14 NR

LOT

O.O.P.P.

50 GR

I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

POLSKI

R

21 lipca 1934 r.

ROK WYD. XII



„City of War.aw
Warszawa

„City of Warsaw"

29 czerwca r. b. dwóch skromnych emigrantów polskich, obywateli amerykańskich dokonało przelotu Atlantyku Północnego. Start w Ameryce Północnej, lądowanie w Europie, ściślej mówiąc, we Francji. Na łamach szpalt dzienników zagranicznych i polskich zabłysło dużemi literami nazwisko Braci Adamowiczów.

Niezagłuchły jeszcze echa wspaniałego wyczynu mjr. pilota S. Skarzyńskiego, który w roku ubiegłym pokonał Atlantyk Południowy, gdy do wawrzynu zwycięstw lotników polskich przybył nowy wyczyn, nowe zwycięstwo, tym razem odniesione nad Atlantykiem Północnym.

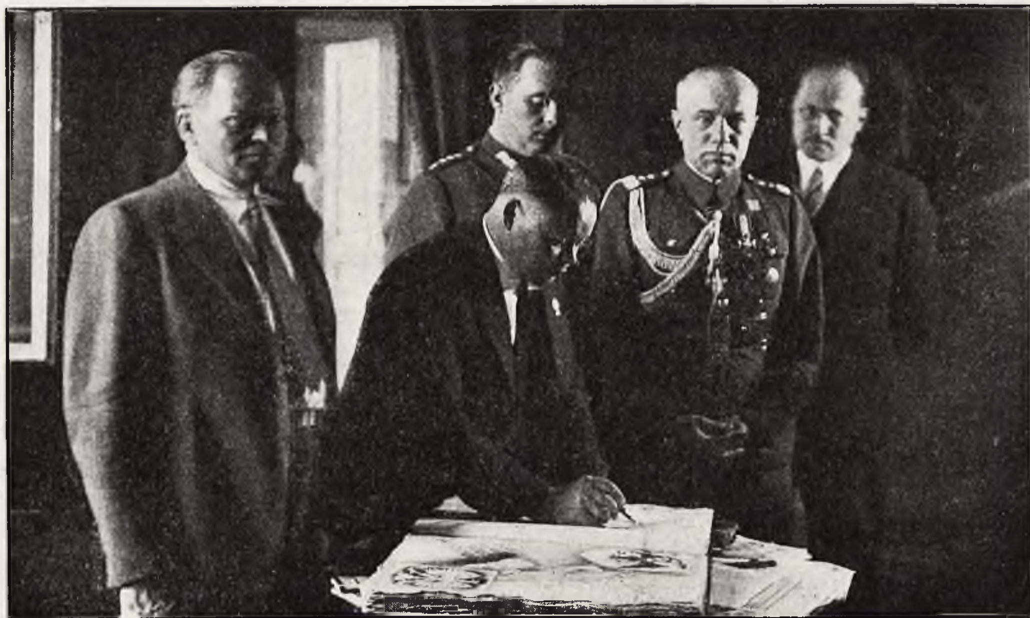
Któż są ci nowi zwycięzcy bracia Bolesław i Józef Adamowicze? Słyszeliśmy z prasy o ich zamiarze i nieudałej próbie dokonania przelotu Atlantyku w roku ubiegłym, i... przyznajemy to szczerze, nie bardzo wierzyliśmy w pomyślność projektowanej imprezy. Atlantyk Północny nie jest takim łatwym orzechem do zgryzienia nawet przez starych, wypróbowanych i zawodowych lotników, a cóż dopiero dla laików, lotników-amatorów.

Tych dwóch emigrantów, którzy 23-y lata temu opuścili Ojczyznę, aby na nowej ziemi szukać kawałka chleba dla siebie, w pewnym momencie, dzięki skromnemu kapitałowi zdobytemu ciężką długoletnią pracą postanowiło dokonać czynu, któryby rozsławił imię polskie na obu kontynentach. Wykonanie czynu połączone było z pełnym ryzykiem życia i ciężko zdobytego majątku osobistego.

Czyn się udaje. „City of Warsaw", zwany pierwotnie „Orzeł Biały" zdobywa gładko Atlantyk Północny, aby wreszcie po dokonaniu trudności atmosferycznych i technicznych na kontynencie europejskim, znaleźć się w stolicy, której imię dumnie nosi na swym kadłubie.

Adamowiczowie zadziwiają świat; — więc jakto? — dwóch starszych, skromnych przemysłowców, ludzi prostych, szczerych i bezpretensjonalnych, nie będących zawodowymi lotnikami, a tylko ot takiemi sobie lotnikami amatorami dokonuje wyczynu, który był dotychczas udziałem zawodowych „asów" lotnictwa wojskowego i komunikacyjnego Europy i Ameryki. Na szczęście tak.

W ZARZĄDZIE GŁOWNYM L. O. P. P.



Bracia Adamowicze wpisali się do księgi pamiątkowej.

Silna wola, wytrwałość, idea i gorąca miłość Ojczyzny dokonały cudu. „City of Warsaw" nie prowadziło tylko dwóch pilotów, samolot ten prowadzony był w pierwszym rzędzie przez tęsknotę za Ojczyzną, miłość do Niej i ambicję wykazania światu, że Polak na emigracji, żyjący zdała od swego kraju, w obcem środowisku, jest zdolnym do takich samych czynów dla dobra i sławy Polski, jak Polak mieszkający w wolnej i niepodległej Ojczyźnie.

Dzięki wyczynowi Adamowiczów, nasi bracia z Ameryki podali nam poprzez Atlantyk swą dłoń, którą uścisnęliśmy serdecznie i gorąco, wiedząc, że tu i tam, jako synowie jednej wielkiej rodziny, której Polska na imię, dla jej dobra i chwały nie będziemy szczędzić ni życia, ni mienia.

Chcąc uczcić ten widomy znak łączności Polonji Amerykańskiej z Macierzą, oraz zachować dla potomnych świadectwo wielkiego czynu braci Adamowiczów, Zarząd Główny L. O. P. P. z inicjatywy swego prezesa gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, w porozumieniu z pokrewnemi organizacjami, postanowił zebrać odpowiednie fundusze na zakup samolotu „City of Warsaw", przeznaczając go do przyszłego muzeum lotnictwa polskiego.

Tym aktem damy wyraz nie tylko uczczenia braci Adamowiczów, ale i sprawiedliwości, która domaga się, aby zwrócić koszta kupna samolotu ludziom, którzy nie zawahali się złożyć swego majątku, zdobywanego ciężką pracą całego życia, aby tylko dokonać czynu, który ponownie rozsławił imię Polski na całym świecie.

Gdzie trzeba sentymentu tam go udzielamy aż zadużo, pokażmy zatem, że w uznaniu zasług położonych dla Ojczyzny umiemy kierować się nie tylko pustem słowem i frazesem, ale że i umiemy dać temu realny wyraz.

Na realizację swych szczytnych zamiarów Adamowicze oddali cały majątek, czy obywatele polscy zdobędą się na drobne ofiary osobiste, aby Adamowiczom zwrócić ich ciężko zapracowany grosz?

Odpowiedź na to pytanie leży w patrjotyzmie i ofiarności społeczeństwa polskiego.

A. W.

W związku z powyższym artykułem, Redakcja otwiera na swych łamach listę ofiar przeznaczonych na zakup samolotu Braci Adamowiczów. Pieniądze prosimy przekazywać na konto P. K. O. Nr. 28.999, zawiadamiając jednocześnie o tem Administrację Lotu i O. P. L.-G. Polski.

Śpieszymy złożyć podziękowanie pp.: Dr. M. Hallerowej — Stanisławów, W. Szaleckiemu — Rejtanów i woj. Stow. Podofic. w st. spocz. — Bielsk, którzy jeszcze przed apelem L. O. P. P. przekazali do nas kwotę 29 zł. 15 gr. i rozpoczęli listę.



P. Wanda Modlibowska.

NOWOŚCI LOTNICZE Z KRAJU

CHALLENGE 1934

Na froncie challenge'owym zaszły w ostatnim miesiącu dwa ciekawsze zdarzenia.

Przedewszystkiem, jak to sobie przypominamy z ostatniego numeru Lotu — została zamknięta lista zawodników. Dzięki temu, możemy już orjentować się ogólnie w sile konkurentów, oraz w rozmiarze całego konkursu. Pierwszym wnioskiem, jaki się nasuwa, jest stwierdzenie ostatecznej zmiany charakteru konkursu. Challenge przestał być zawodami turystycznemi dla ogółu miłośników lotnictwa, a stał się pierwszorzędnym technicznym konkursem samolotów, do którego zgłaszają się zwarte ekipy państwowe. Niema tu miejsca dla poszczególnych turystów, których wielu było w pierwszym i drugim challenge'u. Zresztą tegoroczny regulamin nie odpowiadałby im. Między pilotami widzimy same znane nazwiska. Ilość typów maszyn jest niewielka, co świadczy o eliminacji przedkonkursowej.

Z wyjątkiem jedynego Puss-Moth'a (zresztą przystosowanego specjalnie) p. Macphersona, wszystkie zgłoszone do challenge'u samoloty, są typami nowemi, budowanemi z myślą o tym konkursie. Są one starannie ukrywane przed oczyma obcych. Do prasy nie przenikają o nich wiadomości. Z tego jednak, co przyniosła poczta pantoflowa, można wnosić, że tegoroczny konkurs zapowiada się niemniej sensacyjnie, jak poprzedni. Podobno (tak głosi fama), jeden z zagranicznych samolotów, wyposażony w silnik o mocy ponad 300 KM, miał osiągnąć szybkość maksymalną 340 km/godz.! Powtarzana też jest uporczywie pogłoska, iż jeden z takich właśnie samolotów, miał się, ponoć, rozsypać w powietrzu. Jedno, zdaje się, być w tem wszystkiem pewne, że umiar, tak bardzo zalecany doświadczeniem ostatniego konkursu, i w tym roku nie będzie przyświecał konstruktorom.

O naszych samolotach challenge'owych można tylko tyle powiedzieć, że pierwsze ich egzemplarze kończą już oficjalne próby sprawności i wkrótce będą przekazane do użytku zawodników.

Drugiem, ważnem wydarzeniem w pracach przygotowawczych do challenge'u jest wydanie Instrukcji szczegółowej, która obok Regulaminu Zasadniczego i Regulaminu Szczegółowego, stanowi zbiór prawideł i wskazówek, na jakich odbywa się konkurs.

Instrukcja, opracowana fachowo i starannie przez grono inżynierów, głównie z Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, normuje sposób przeprowadzania poszczególnych prób, podział punktów przy ocenie właściwości technicznych i przydatności praktycznej, oraz tryb urzędowania komisyj i komisarzy sportowych. Z uznaniem trzeba podkreślić bardzo dokładne opracowanie Instrukcji, dzięki czemu prawo dyskrecjonalne komisji i komisarzy ograniczone zostało do minimum — i to w sprawach zupełnie drugorzędnych.

Ta staranność w opracowaniu wszelkich regulaminów, oraz szybkie i dokładne informowanie wszystkich zainteresowanych o postępie prac przygotowawczych do zawodów, stwarza — możemy to już dziś powiedzieć — atmosferę zaufania i uznania dla Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, jako organizatora challenge'u.

GORDON - BENNETT

W dniu 1 lipca upłynął pierwszy termin zgłoszeń do Międzynarodowych Zawodów Balonów Wolnych o puhar im. Gordon-Bennett'a, które również organizuje Polska.

Do udziału w zawodach zgłoszono 16 balonów z następujących państw: Niemcy — 3 balony, Francja — 3, Polska — 3, Szwajcarja — 2, Stany Zjednoczone — 2, Belgja — 2, Italja — 1. Jak wiemy, każde państwo może zgłaszać nie więcej, jak 3 balony.

ZAWODY KRAJOWE.

Ostatni miesiąc zanotował tylko jedną imprezę lotniczą w Polsce. W dniach 14 i 15 lipca, filja Aeroklubu Poznańskiego w Inowrocławiu, wspólnie z zarządem zdrojowiska, zorganizowała „Zlot gwiaździsty do Inowrocławia - Zdroju". Oprócz dwudniowego zlotu, odbył się w dniu 15.VII „wyścig orjentacyjny" dookoła Kujaw Zachodnich, na trasie: Inowrocław — Mogilno — Strzelno — Inowrocław — Służewo — Gniewkowo — Inowrocław — Kruszwica — Inowrocław.

W zawodach wzięło udział 16 samolotów z 7 aeroklubów. Pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zajął kpt. F. Witakowski z Aeroklubu Łódzkiego na RWD — 5. Drugie pilot gdański, p. G. Ranoszek, trzecie krakowianin p. Bezdek, czwarte — p. K. Dzwonkowski z Aeroklubu Warszawskiego, lecący samotnie na małej RWD—2.

Z SZYBOWNICTWA.

Szybownicy nasi osiągnęli ostatnio nowe rekordowe wyczyny.

W dniu 19 czerwca pilotka poznańska, p. Wanda Modlibowska, wykonała w Bezmiechowej na szybowcu „Komar" lot, trwający 5 godzin, 57 minut, bijąc nieoficjalnie polskie rekordy kobiece, należące do pp.: Youngi i Sikorzanki.

Tego samego dnia ustanowiony został przez znanego pilota szybowcowego, p. Piotra Mynarskiego, polski rekord lotu **z pasażerem,** na szybowcu CW — 4. Lot trwał 4 godz. 33 min.

Szybownictwo nasze nie ustaje w swym rozwoju. Niestety, drogi jego znaczą bolesne ofiary. Dwa lata temu, podczas próby rekordu, zginął jeden z czołowych szybowników polskich, ś. p. Zygmunt Laskowski. Obecnie, w dn. 13 lipca, zginął śmiercią lotnika drugi pionier polskiego szybownictwa, członek Aeroklubu Lwowskiego, Adam Nowotny.

Ś. p. Adam Nowotny należał do najstarszych klubowców i pracowników na polu sportu lotniczego. Był wybitnym teoretykiem szybownictwa, zasilając cennemi pracami szybowcowemi łamy pism lotniczych. Ostatnio pracował jako asystent Instytutu Techniki Szybownictwa. Nowotny brał czynny udział, wspólnie z Grzeszczykiem i Czerwińskim, w pierwszych wyprawach szybowcowych. Jako jeden z pierwszych, przeszedł wyszkolenie praktyczne szybowcowe i motorowe. Dał się też poznać, jako konstruktor, budując dwa szybowce (NN—1 i NN — 2), oraz samolot sportowy N—y. Cześć Jego pamięci!

SPORT BALONOWY.

W ubiegłym miesiącu rozpoczęła szkolenie na balonie wolnym pierwsza grupa członków Aeroklubu Warszawskiego. Narazie loty odbywać się będą na balonie wypożyczonym od wojska. Aeroklub Warszawski obstalował już balon własny, dzięki uzyskanemu subsydjum z Min. Kom. Instruktorem jest por. Łojasiewicz.

J. O.



Obdarzony za uratowanie załogi Czeluskina tytułem Bohatera Z. S. R. R. Lewoniewski, przybył do Warszawy i złożył wieniec na grobie swego brata kpt.-pil. Józefa Lewoniewskiego.

B. i J. ADAMOWICZE



Bolesław i Józef, lub, jeśli kto woli, Ben i Joe Adamowicze, na własnym samolocie typu Bellanca z silnikiem Wright 330 KM, przelecieli z Ameryki Północnej do Polski. Samolot nosił nazwę: City of Warsaw — miasto Warszawa. Kto dał im pieniądze na samolot? Pod czyim protektoratem odbył się lot? Jakie wielkie tryumfy sportowe osiągnęli dotąd? Nikt. Niczyim. Żadnych. I tu właśnie leży sedno wyczynu.

Nie zawodowi lotnicy, których ambicję drażnił fakt, iż już tylu ludzi przed nimi przekroczyło Atlantyk, nie chorujący czy pozujący na spleen, miljoner - sportsmen chciał sobie połechtać drętwiejące nerwy niebezpieczeństwem. Nie leciał też zainteresowany w zyskach fabryki bussinesman. Ot, poprostu, dwaj zwyczajni, szarzy, niepretensjonalni Polacy, amerykańscy gentlemani z miasta Brooklyn pod New-Yorkiem, fabrykanci sodowej wody.

Dobrze się czuli w nowej Ojczyźnie, a jednak tęsknili do starej. Chcieli ją odwiedzić, by przynieść do Warszawy i rodzinnego Wilna, pozdrowienie od rodaków z za Oceanu. Pewnie, iż mogli przyjechać okrętem, ale to doprawdy nie byłoby dość nowoczesne. Zresztą obaj bracia zbyt kochali lotnictwo, by do kraju płynąć i jechać. Przylecieć. I przylecieć do Warszawy nie z pustemi rękami. Przylecieć, by wpleść liść wawrzynu do wieńca swej starej Ojczyzny. Żadnej łaski, ani grzeczności od nikogo nie chcieli i nie prosili. Poprostu nauczyli się pilotażu, jako-tako nawigacji, kupili samolot za pieniądze, zdobyte pracą kilku lat i polecieli. A najważniejsze — dolecieli.

Gdyby im się nie powiodło, gdyby musieli zawracać lub osiąść na falach Atlantyku, zapewne utonęliby w Oceanie. W zapomnienie poszliby napewno. Bo kto i poco ma pamiętać o ludziach, którzy tylko chcieli?

Na dnie morza niepamięci ludzkiej, wiele leży pereł wielkich poczynań. Natomiast sława czynów dokonanych trwa.



Dekoracja B. i J. Adamowiczów Orderem Polonia Restituta.









U góry na lewo: Bellanca w honorowej asyście P. W. S. na str. 5 bracia Adamowicze złożyli wieńce na grobie ś. p. mjr. Idzikowskiego, Żwirki i Wigury, oraz u stóp pomnika lotnika.


W AEROKLUBIE R.P.

Jak wyglądały przygotowania do przelotu oraz przelot Bellanki do Europy, opowiedzą w najbliższej przyszłości sami Bolesław i Józef Adamowicze.

Narazie powtórzymy tu tylko w skróceniu to, co większość czytelników zna, choćby częściowo, z prasy codziennej.

Z zamiarem przelotu nosili się nasi bohaterowie oddawna. Pamiętamy, że w roku ubiegłym, w początku sierpnia, ukazały się w pismach wzmianki, nieraz poprzedzone hałaśliwymi tytułami: „Przerwany lot New-York — Warszawa" i t. p. Wtedy to, przy starcie na lotnisku w Harbourgrace Adamowicze skapotowali, uszkodziwszy podwozie swojej Bellanki. Prasa więcej pisała o tem, że bracia martwią się niepowodzeniem, niż o tem, że powiedzieli sobie przez zaciśnięte zęby: „a jednak polecimy". I znów teraz, dnia 28 czerwca „city of Warsaw" wyruszył z New-Yorku, a dnia 29 czerwca ruszył przez Ocean.

Start w Harbourgrace, który jest bądź co bądź jednym z trudniejszych do lądowania i startu lotniskiem w U. S. A., nie należy do rzeczy łatwych, o ile się ma obciążenie około 3000 litrów benzyny. Startował starszy brat Bolesław. Wszystko poszło gładko. Po tem 19 godzin nad Oceanem. Na niektórych odcinkach był wiatr dość znaczny w pomyślnym kierunku. Mniejwięcej w pół drogi busola się zepsuła i lot odbywał się niemal po omacku. Bolesław Adamowicz opowiada nam o tym etapie tak: mówię do Joe — zobaczysz wodę — znaczy Atlantyk, a jak ziemię — to Europa. I tak wlecieli we mgłę. Kręcono się w niej jakieś 5 godzin. Wreszcie ujrzano ziemię. Okazało się, że to Francja, departament Orne, miejscowość St. André. Następne etapy były z punktu widzenia lotniczego mniej emocjonujące, z punktu widzenia zaś tęskniących do kraju emigrantów coraz bardziej wzruszające. Musiano polecieć jeszcze do Bourget pod Paryżem, a stamtąd już do Polski. Pech chciał, że zaczęły przeciekać przewody benzynowe. Znów lądowanie. Tym razem Niemcy. Marchja Brandeburska, miejscowość Nidlihg-Thienenberg pod Craeen nad Odrą. I w końcu ruszono do Polski. Na mapę nie spoglądali Adamowicze wcale. Zatelegrafowali przed startem, by wyleciał na spotkanie jakiś polski samolot i zaprowadził na najbliższe lotnisko. Marzenie było jedno: jaknajprędzej dotknąć nogą ziemi wolnej Ojczyzny, którą opuścili jeszcze w czasach niewoli, goniąc za chlebem, usłyszeć dookoła polską mowę i czuć się wśród swoich. Pierwszemu człowiekowi, który ich powitał na tej ziemi i pomógł wysiąść z samolotu, ofiarowali przybysze medal pamiątkowy (Toruń, lotnisko 4-go pułku lotniczego). Tam również odbyło się pierwsze powitalne przyjęcie. Nazajutrz startowano do Warszawy. O 17.15 w asyście honorowej wojskowych samolotów myśliwskich „city of Warsaw" lądował na lotnisku mokotowskiem. Czekał 15-tysięczny tłum, czekali przedstawiciele rządu, wojska, miasta, dyplomacji. Grano hymny narodowe: polski i amerykański. Jak z rogu obfitości posypały się dla zdobywców Atlantyku odznaki, dyplomy honorowe, listy. L. O. P. P. zaproponowała odkupienie dla muzeum zwycięskiej Bellanki. Jak zawsze w podobnych wypadkach, rozpoczął się łańcuch przyjęć, przemówień, bankietów, wizyt, wywiadów i najróżniejszych propozycyj. Do tego byli Adamowicze mniej przygotowani, niż do lotu i nie bawiło ich to zbytnio. Trudno. Ludzie czynu i pracy rzadko lubią mówić wiele. Choć często muszą. Tak i tu. Musieli już nieraz przemawiać, a teraz rozpoczynają lot od lotniska do lotniska, by pokazać swoja maszynę i opowiadać wszędzie choć po parę słów o locie. Mają odwiedzić Inowrocław, Poznań, Łódź, Bydgoszcz, Gdynię, Grudziądz, Płock, Wilno, Lublin, Lwów, Kraków, Katowice i Częstochowę. Przecież wszyscy chcemy zobaczyć i powitać swoich bohaterskich rodaków z za Oceanu.

7. 13.


Pani Adamowicz przy telefonie, wpatrzona w fotografję męża.

Autografy braci B. i J. Adamowiczów dla Czytelników Lotu Polskiego.



ZAWODY MODELI
POZNAŃ







Ogólnokrajowe zawody modeli latających samolotów lądowych, które się odbyły w czasie od 29.VI.34 do 2.VII.34 w Poznaniu zgromadziły bardzo liczny zastęp modelarzy z całej Polski tak, że do startu stanęło około 250 modeli.

Celem stworzenia dla wszystkich modeli jednakowych warunków — dzień został podzielony na 4 okresy, t. j. I 8.30 — 11. II 11 — 13.30. 13.30 — 15.20, przerwa obiadowa, III 15.20 — 18, IV 18 — 20.30, a to w tym celu, by każdy z modeli miał możliwe jednakowe warunki atmosferyczne. Np. model Nr. 10 startował jako 10 w każdym z poszczególnych okresów.

Pierwszego dnia 29.VI.34 — modele belkowe (grupa A). 30.VI.34 — modele kadłubowe (grupa B) i dwupłaty (grupa D), 1.VII.34 — modele rekordowe (grupa C).



Ponieważ ze względu na silny wiatr w dniu 1.VII.34 zawody po kilkunastu startach musiały być przerwane — przeto postanowiono kontynuować je nazajutrz. Dnia 2.VII.34 zawody rozpoczęto już o godzinie 4-ej rano, poczem o godzinie 13.30 odbyło się uroczyste zakończenie i wręczenie nagród w obecności kuratora okręgu szkolnego p. Michała Pollaka oraz pp.: płk. Karasia, mjr. Friezera i władz okręgu LOPP.

Każda grupa łączyła w sobie amatorów-senjorów, amatorów-juniorów i instruktorów; kolejność startów była wylosowana, przyczem każdemu z zawodników przysługiwało prawo do 4-ch startów, a mianowicie 2-ch z ziemi i 2-ch z ręki.

Dla całkowitego ujednostajnienia warunków każdy z zawodników startował jeden raz wg. wylosowanej kolejności, poczem czekał aż cała grupa ukończy pierwszy start i startował ponownie. Pewną komplikację wywołała ta okoliczność, że prawie wszyscy zawodnicy przedstawili po kilka, a już conajmniej po dwa modele.

Uroczystego otwarcia zawodów dokonał Wojewoda Poznański, p. hr. Raczyński, w towarzystwie D-cy Korpusu p. gen. Franka, który na wstępie przeszedł przed frontem zawodników ustawionych przy tablicach noszących nazwy okręgów. Ramię przy ramieniu zgodnie stali obok siebie zawodnicy poszczególnych okręgów trzymając swe modele. Słońce prażyło nielitościwie nie oszczędzając ani zawodników, ani komisji sędziowskiej. Nic więc dziwnego, że woda sodowa cieszyła się niesłabnącem powodzeniem.



Kto wie — może temu właśnie należy przypisać dobre wyniki zawodów, bo aczkolwiek może to się wydać nieprawdopodobnem tem nie mniej dodatni wpływ wody sodowej na rozwój lotnictwa zdaje się już nie ulegać wątpliwości.

Pomimo licznych protestów ze strony zawodników, twierdzących, że wiatr jest zbyt silny, komisja sędziowska rozpoczęła zawody opierając się na opinji bezstronnego anemometru, wskazującego 3 do 5 m. na sekundę. Wiatr, choć kapryśny i nierówny, zdecydowanie stał po stronie zawodników, gdyż startujące modele, pomimo fantastycznych skoków w powietrzu, szły naogół daleko, ustawicznie zmuszając komisję sędziowską do odbywania dalszych, dość fatygujących spacerów. Spacery te odbywały się przeważnie w kierunku dużego dołu, znajdującego się na lotnisku, ku któremu kierowała się większość modeli, wpadając weń z widoczną przyjemnością. Ponieważ w ostatnim dniu zawodów, t. j. 1.VII.34. zbyt silny wiatr uniemożliwił start — przeto zawody przerwano aż do chwili, kiedy warunki atmosferyczne się poprawią. Chwila ta jednak



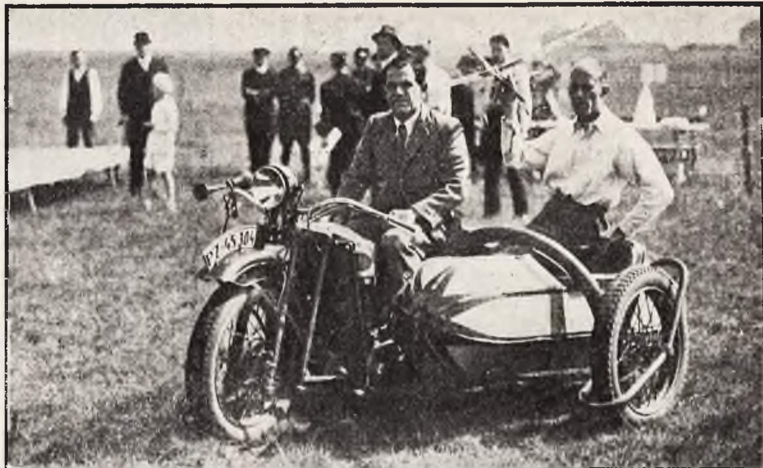
uparcie nie chciała nadejść. Dla zabicia czasu pomysłowi zawodnicy zorganizowali cały szereg rozgrywek, jak np. popisy motocyklowe (jazda z przyczepką uniesioną w powietrze), akrobacja na rowerach i gra w „salonowca". Miła ta gra towarzyska, która poza nazwą niema chyba nic wspólnego z salonem, cieszyła się wyjątkowem powodzeniem.

Chociaż miało się już ku wieczorowi jednak startów nie można było rozpocząć. Rozpoczęto je więc nazajutrz. Przed samym końcem zawodów wszystkich spotkała prawdziwa niespodzianka — oto model p. Lewandowskiego — instruktora ze









Lwowa, wzbił się w powietrze na wysokość około 200 metrów i poszybował w dal. Widoczny w ciągu 9 minut, w końcu znikł z oczu. Należy przypuszczać, iż model ten dostał się w prądy wstępujące. Przeleciał on prawdopodobnie conajmniej kilka, a może nawet kilkanaście kilometrów. Wprawdzie nie zawsze można liczyć na dostanie się modelu w dogodne prądy termiczne — jednak modelarze napewno zwrócą na to uwagę i potrafią wykorzystać wszystkie możliwości w tym kierunku. Model p. Lewandowskiego, który dzięki niemu zdobył główną nagrodę Zarządu LOPP. ustanawiając jednocześnie rekord — jest modelem rekordowym, typu kaczka. o cienkim profilu skrzydeł. Rozpiętość modelu 50 cm, długość 70 cm.



Na zakończenie jeszcze kilka uwag odnośnie modeli, przedstawionych na zawody. Wpływ instruktorów na jakość modeli poszczególnych okręgów jest zupełnie wyraźny. Np. niemal wszystkie modele z okręgu Kraków okazały się bardzo dobre i lekkie, doskonale obmyślane i wypróbowane. Były to przeważnie modele o t. zw. grubym profilu skrzydeł. Zajęły one czołowe miejsce pod względem lekkości, dając przeciętnie około 5 gr/cm². Modele Warszawskie — średnie pod względem ciężaru, bardzo ładnie wykończone; modele z Poznania wykonane bardzo solidnie, lecz bodaj najcięższe ze wszystkich biorących udział w zawodach.



Z grupy Warszawskiej — modele wykonane przez instruktora p. Błaszczyńskiego zwracały uwagę licznemi ulepszeniami, oraz szeregiem dowcipnych drobiazgów konstrukcyjnych mających na celu przedewszystkiem usprawnienie napędu.

Bardzo ładne modele przedstawiono również z okręgów Lwowskiego, Stanisławowskiego i z Grudziądza.

Godnem naśladowania było przygotowanie się do zawodów grupy krakowskiej. Grupa ta, mianowicie, oprócz zawodników,



biorących bezpośredni udział w zawodach, przywiozła kilku modelarzy, którzy nie biorąc bezpośrednio udziału w zawodach byli bardzo pomocni bądź w przygotowaniu modeli do startu, bądź też w pilnowaniu kolejności startów swojej grupy. Była to pomoc i fachowa i chętna, co było dużem ułatwieniem dla zawodników.

Po raz pierwszy na zawodach modeli latających widzieliśmy model szybowca wykonany przez instruktora Hoffmana z Łodzi. Był to model kadłubowy, o rozpiętości 170 cm z napędem pomocniczym. Wykonał on kilka pięknych lotów trwających

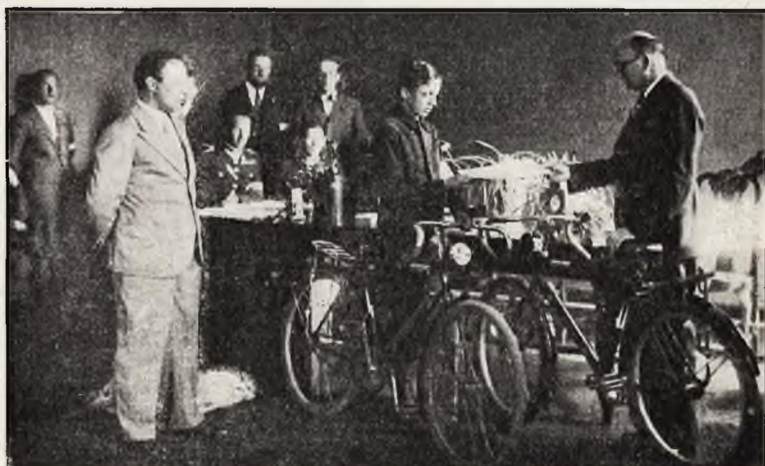


ponad 2 min. zakończonych doskonałem lądowaniem.

Po ukończeniu zawodów nastąpiło rozdanie nagród zwycięscom. Były tu przedewszystkiem piękne puhary — no i cały szereg nagród o charakterze bardziej praktycznym, jak rowery, rakiety tennisowe, zegary, komplet narzędzi modelarskich, karabinek sportowy, komplet przyborów kreślarskich, aparaty fotograficzne i cały szereg innych wartościowych przedmiotów.

A więc modelarze uwaga! Raźno do pracy! Bowiem najbliższe zawody znów dadzą sposobność do pokazania wyników swej pracy, zdobycia nagród, a nawet do pobicia wszystkich dotychczasowych rekordów w tej dziedzinie. **elge.**





POKAZ LOTNICZY W HENDON



Od piętnastu lat rok rocznie Anglicy urządzają wielki pokaz powietrzny t. zw. „Royal Air Force Display“. Jak sami oni zaznaczają, jest to przedewszystkiem demonstracja przed najszerszą publicznością, osiągniętej w danym roku sprawności wyszkoleniowej lotnictwa wojskowego. Brawura wykonywanych ewolucyj ma na celu zadokumentowanie o tężyźnie ducha angielskich „air men“‘ów — lotników. Sprawność techniczna i wyczyny samolotów mają uwydatnić zalety sprzętu lotniczego, produkcji licznych fabryk brytyjskich: płatowców, motorów i akcesoryj samolotowych. Słowem, żeby każdy angielski „tax payer“, czyli podatnik naocznie mógł się przekonać, że jego grosz nie idzie na darmo i może być słusznie dumny ze swego lotnictwa. „Display“ również jest potężnym środkiem uświadomienia mas o tem, że lotnictwo w dobie obecnej jest bronią zasadniczą, bez której nie tylko nie można myśleć o zwycięstwie, a należy się spodziewać jeszcze w pierwszych dniach wojny zmiażdżenia i zatrucia gazami przez atakującego z powietrza nieprzyjaciela.

Przybyli na zaproszenie Anglików, literalnie z całego świata przedstawiciele lotnictw zagranicznych, mają sposobność podziwiać wysoką klasę lotnictwa wojskowego i, o co najwięcej Anglikom chodzi, potęgę przemysłu brytyjskiego.

Pokaz tegoroczny odbył się na lotnisku wojskowym w Hendon (pod Londynem) w sobotę dnia 30 czerwca. Piękna pogoda nie mało przyczyniła się do wyjątkowej frekwencji publiczności, której się zebrało, jak podawały angielskie dzienniki, około 250 tysięcy. Pomimo takich tłumów i kilometrowych sznurów samochodów, wszędzie panował wzorowy porządek, nikt się nie śpieszył, nie cisnął, prawie zupełnie nie było słychać trąbek samochodowych. Wogóle należy zaznaczyć, że ogólna organizacja zawodów była pomyślana do najdrobniejszych szczegółów. Numery programu były wykonywane ściśle w oznaczonej godzinie i nie przekraczały przeznaczonej dla nich ilości minut.

Pierwszym numerem programu był wyścig „handicap“ na przestrzeni 28 mil, do którego mogli stawać oficerowie ze sztabów okręgów lotniczych i ministerstwa lotnictwa. Atrakcja tych zawodów jest to, że biorą w nich udział przeważnie „starsi panowie“, przesiadujący za biurkami w ministerstwach i sztabach. Nagroda dla zwyciezcy był piękny puhar, ofiarowany przez księcia Yorku.

Następnie wyprysnął w powietrze „Fury“ — Furja — jednomiejscowy myśliwski samolot (silnik „Rolls-Royce“ Kestrel“), duma Anglików, rzekomo jeden z najpotężniejszych samolotów myśliwskich świata, należący do kategorji t. zw. „Interceptor“ów, przeznaczonych wyłącznie do obrony przeciwlotniczej kraju. Samolot ten ma świetny czas wznoszenia się i szybkość poziomą, dochodzącą do 240 mil na godzinę. Paliwa posiada tylko na półtorej godziny, czas zupełnie wystarczający, żeby wystartować, stoczyć walkę z nadlatującymi bombardjerami nieprzyjaciela i wylądować. Pilot starał się przedewszystkiem zademonstrować bojowe cechy swego samolotu: prostopadłe nurkowanie i następnie pionowe wznoszenie się, robiąc „świece“ po 800 metrów, zakończone loopingiem lub powolnemi „beczkami“. Nie były wykonywane żadne „szarpane“ figury, jak szybkie beczki, korkociągi i t. d. Wogóle w czasie całego popisu w Hendon, nie widzieliśmy ani jednego korkociągu, ani t. zw. odwróconej akrobacji, jak loopingi wprzód, beczki i korkociągi z pleców i t. d.; repertuar, który był przedewszystkiem przerabiany podczas ostatniego święta lotniczego w Vincent we Francji, gdyż „Display“ ma na celu demonstrowanie na akrobację meetingową, lecz poziom właściwego wyszkolenia bojowego eskadr i pilotów, wykonywujących tylko figury, ściśle związane z drill‘em powietrznym, lub z walką. „Fury“ zrobił wrażenie potężnej maszyny zwrotnej i posłusznej. Wogóle wszystkie demonstrowane angielskie myśliwskie samoloty, jak i „Fury“, świetny Armstrong „Scimitar“, Gloster „Gauntlet“ i seryjne Bristol „Bulldog“i, są to samoloty najwyższej klasy, bodajże najlepsze na świecie..., bodajże... gdyż my, Polacy, patrzyliśmy na nich bez zazdrości, mając u siebie w Polsce wspaniałego P. Z. L.! nie ustępującego w niczem brytyjskim smokom.

Po tym numerze odbył się pokaz zaopatrywania w benzynę samolotu w powietrzu z drugiego samolotu. Sposób ten, zapoczątkowany przez Amerykanów, znany jest ogółowi z licznych fotografij i zdjęć kinowych.

Dla wprowadzenia pierwiastka humoru w groźne pokazy bojowe, dwóch instruktorów z Centralnej Szkoły Lotniczej, na szkolnych „awro“, pokazywali, jak trzeba i jak nie trzeba latać. Jeden z nich robił figury przepisowo, a drugiemu, udającemu ucznia, ani rusz nie udawała się żadna z tych figur. Zwykły wiraż kończył się korkociągiem, przeciągnięty looping walił się na ogon i t. d. Skończyło się to wszystko lądowaniem, podczas którego biedny „pupil“ był o włos od kapotażu.



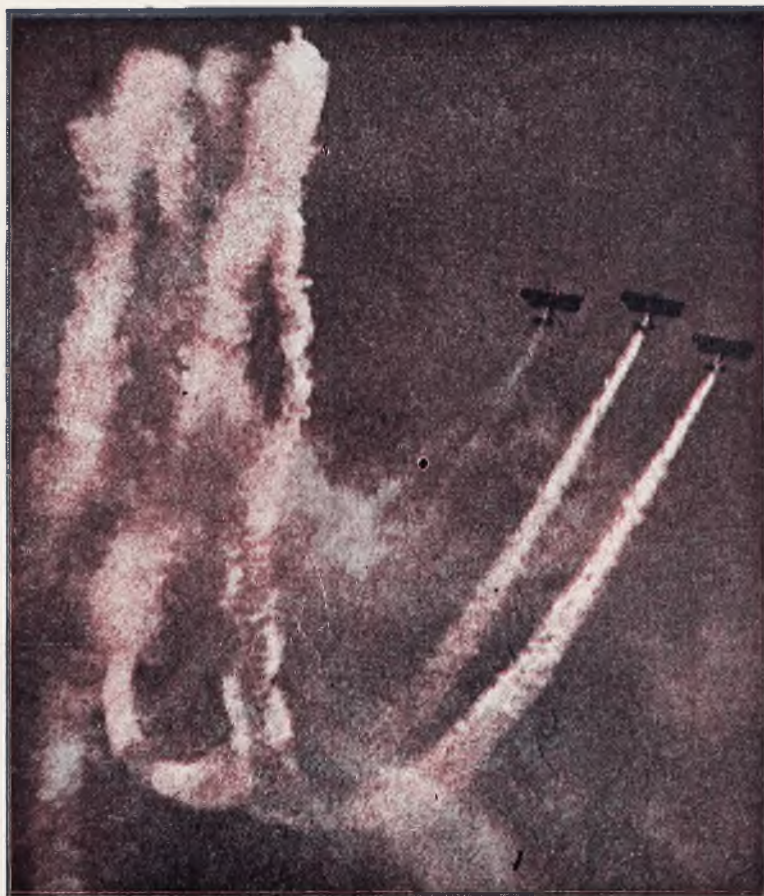
Szkolne strzelanie do rękawa „H“, ciągnionego przez płatowiec linjowy, wykonała trójka „Bulldog“ów. Dla fachowców, zajmujących się szkoleniem myśliwskiem, numer ten dał możność zapoznania się z systemem ataku i manewru, przyjętego u Anglików.

Ta sama trójka następnie stoczyła świetną walkę powietrzną z ogromnym płatowcem dziennego bombardowania, najeżonym ze wszystkich stron karabinami maszynowemi (Overstrand) z dwoma motorami „Pegasus“. Trójka „Bulldog“ów, jak prawdziwe rozjuszone psy, obskoczyły olbrzyma „Overstrand“a, który kręcąc się sam, nie gorzej od „Bulldog“ów, pomimo swego olbrzymiego cielska, raz po raz pokazywał kły swoich licznych karabinów maszynowych. Walka bardzo efektowna i emocjonująca, tylko trochę nie realna, gdyż tak potężnie uzbrojona maszyna, jak „Overstrand“ nie mająca zupełnie martwych kątów obstrzału, nie potrzebuje wykręcać się zbytnio w walce, gdyż tym sposobem tylko utrudnia celowanie strzelcom płatowcowym.

Następny numer był t. zw. akrobacja synchronizowaną. Polegała ona na tem, że dwa „Fury“ wykonywały w różnych miejscach jednocześnie zupełnie jednakowe figury akrobatyczne i po każdej kombinacji, krzyżując się nad ziemią stale nad tym samym

punktem. Tylko znawcy mogli dostatecznie ocenić trudność tego numeru i świetną robotę obydwóch pilotów.

Bardzo ciekawem widowiskiem były ewolucje czterech eskadr bombardowania dziennego (płatowiec Hawker „Hart" silnik „Kestler"); sa to potężne samoloty dwumiejscowe, jak i wszystkie im pokrewne tego samego typu fabryki Hawker („Audase", „Nimrod", „Osprey""), bardzo zwrotne i mało ustępujące w szybkości nawet niektórym myśliwskim samolotom. Demonstrowany był przez te eskadry t. zw. „Air drill"— na przerabianiu najrozmaitszych szyków. Latanie w szykach praktykowane jest wszędzie, ale zazwyczaj przeformowywanie się eskadr odbywa się daleko poza lotniskiem, a nad lotniskiem przedefilowuje się już w wykończonym, wyrównanym szyku. Tutaj zaś sama zmiana szyków dokonywała się nad lotniskiem i publiczność miała sposobność podziwiać sprawność pilotów, bądź co bądź bardzo ciężkich maszyn. Eskadry zmieniały szyki na znak prowadzącego precyzyjnie i sprawnie, jak wymusztrowany pluton piechoty na komendę dowódcy.



Nie mniej zajmujący był pokaz komunikowania się samolotów z walczącemi oddziałami na ziemi. Sześć dwumiejscowych „Audase"ów rozpoczęło od zrzucania paczek na specjalnych spadochronach (amunicję, żywność), następnie lecąc w szyku, wykonywali podchwytywanie meldunków. Bezpośrednio **po „Audase"ach**, te same czynności były przerabiane z „Autogiro" (samolot, posiadający zamiast skrzydeł obracające się płaszczyzny). Jak wiadomo, „Autogiro" ma fenomenalnie krótki start i zupełnie ląduje prostopadle, bez wybiegu. „Autogiro" niewątpliwie będzie mógł oddać nieocenione usługi, jako samolot do współpracy z oddziałami na ziemi. Zabawne było patrzeć, jak żołnierz podszedł do zwieszającej linki prawie stojącego w miejscu „Autogiro"a i przymocował meldunek. Pilot, przymykając zlekka gaz (motor posiada tłumiki), mógł zupełnie swobodnie rozmawiać ze stojącymi na ziemi.

Podczas wykonywania tych ćwiczeń, wylądował na lotnisku, na własnym samolocie książę Walji, powitany hymnem narodowym. Książe Walji, jak powszechnie wiadomo, jest bardzo popularny i lubiany przez szeroki ogół Anglików, to też używanie przez niego samolotu do komunikacji osobistej, niewątpliwie bardzo dodatnio wpłynie na propagandę lotnictwa, jako środka komunikacyjnego.

Następnie widzieliśmy dwa klucze „Fury", wykonywujące akrobacje synchronizowane. Zgranie się tych kluczy było imponujące. Po wykonaniu trójkami zupełnie jednocześnie bardzo trudnych figur (loopingi, połączone z beczką powolną całą trójką i t. d.), następnie bardzo precyzyjnie przechodzili jednocześnie nad tym samym punktem terenu; figur takich wykonali kilkanaście.

Sportowe upodobania Anglików zostały zaspokojone meczem w kręgle, rozegranym przez pilotów jednej z eskadr bombowych. Na lotnisku zostały ustawione szeregiem ogromne kręgle (trzymetrowe), które były przewracane za pomocą wybuchów małych bomb, zrzucanych z samolotów przez zawodników. Kręgle się wywracały tylko przy wybuchu bomby w bezpośredniej bliskości celu.

Eskadra „Bulldog"ów zademonstrowała atak na ziemię z niedużej wysokości. Atak był przeprowadzony w ten sposób, żeby nieszczęsna piechota lub kawalerja atakowana nie miała dosłownie ani jednej wolnej chwili, żeby samej za pomocą własnego ognia zwalczać napastników, gdyż stale conajmniej dwa „Bulldog"i gryzły ją ogniem swoich czterech karabinów maszynowych. Była to piekielna karuzela eskadry „Bulldog"ów, przewracających się na wysokości 100 — 150 metrów i atakujących stale jeden punkt na ziemi. Atak ten robił niesamowite wrażenie, gdyż wydawało się niepodobieństwem przy tym szalonym tańcu nad jedynym punktem dziewięciu maszyn uniknąć zderzenia. Z pewnością piloci czuli się daleko spokojniejsi w swoich „Bulldog"ach, gdyż ten pozorny bałagan był dokładnie wyreżyserowany i świetnie wykonany.

Bardzo efektowne i naprawdę ładne były ewolucje dymowe pięciu „Bulldog"ów. Niebo przez jakiś czas było pokryte fantastycznemi olbrzymiemi łukami, zygzakami i kręgami, czerwonemi, błękitnemi i białemi.

Na zakończenie oglądaliśmy atak eskadr bombowych angielskich na magazyny amunicyjne nieprzyjaciela. Rozpoczęło się od alarmu lotniczego. Artylerja przeciwlotnicza na samochodach zajmuje pozycje. Eskadra „Interceptor"ów startuje do walki, magazyny amunicyjne (pięknie zbudowane na lotnisku) pośpiesznie się ewakuują. Balony zaporowe (jeden balon) wznoszą się w powietrze. Nadlatująca eskadra bombowa ściera się z myśliwcami; ciężkie straty z obydwu stron, płonące samoloty (czerwony dym) znikają z placu boju. Jednakże któremuś z bombardjerów udaje się spalić zaporę balonową i przedrzeć się dla rzucenia pierwszych bomb na magazyny. Lecz definitywną zagładę magazynu przyniesie druga eskadra ciężkich dwumotorowych bombardjerów. Eskadra ta jest przywitana przez huraganowy ogień artylerji. Nic jednak nie może wstrzymać tych olbrzymów i pierwsza salwa ciężkich bomb wysadza w powietrze całą składnicę nieprzyjacielską.

Mjr.-pil. **Stefan Pawlikowski.**





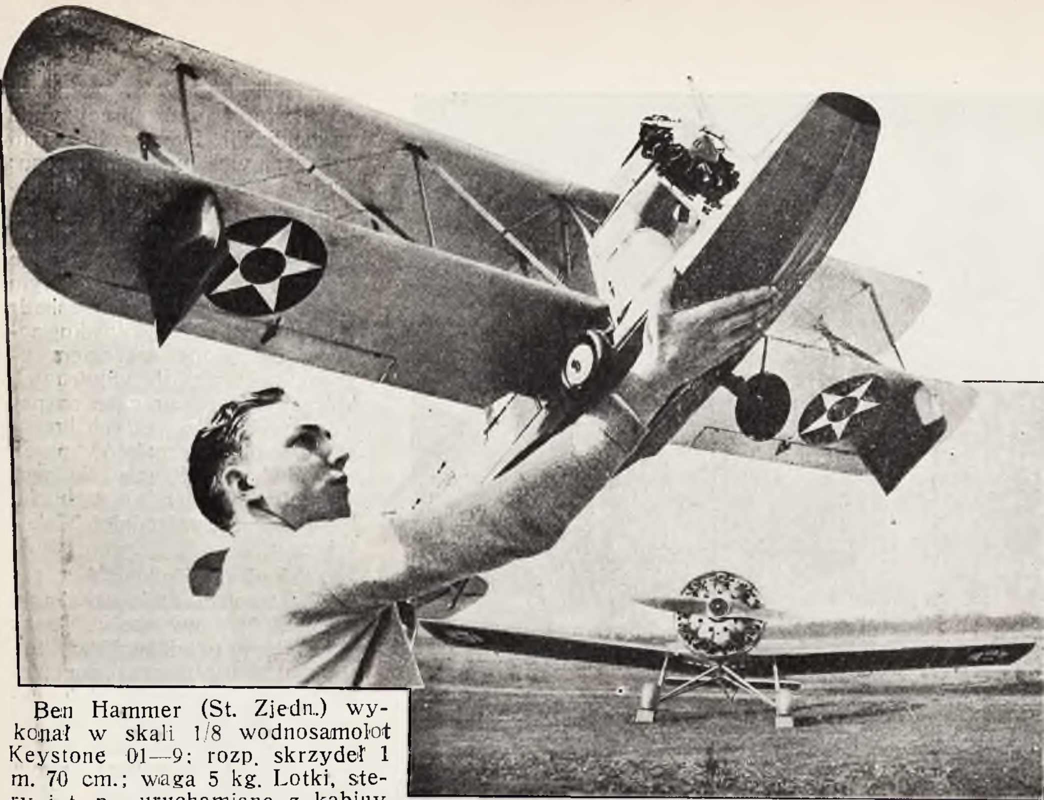
ZE ŚWIATA

Dzień 25 lipca 1909 roku to w dziejach lotnictwa przełomowa data — w dniu tym, przed ćwierć wiekiem akurat, po raz pierwszy uskrzydlony człowiek pokonał morze, łącząc cieniem swego samolotu dwa lądy, przedzielone szerokiem pasmem wody.

Szczęśliwcem tym był słynny konstruktor francuski Ludwik Bleriot.

Bleriot wystartował do Anglji z miejscowości Barraques koło Calais o godz. 4 min. 42 rano, przy dobrej pogodzie i pomyślnym wietrze, wiejącym od brzegów francuskich ku angielskim.

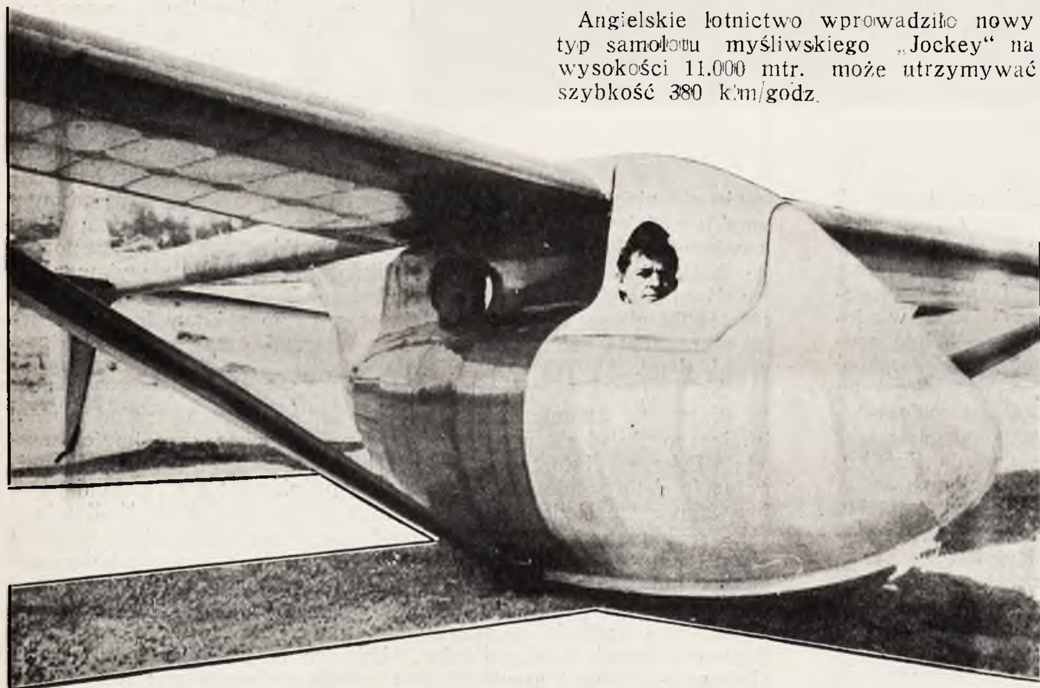
O godz. 5 m. 12, samolot Bleriota „Mewa" wylądował koło Dover. Cały przelot trwał pół godziny, odbywał się więc z szybkością 90 kilometrów na godzinę.



Ben Hammer (St. Zjedn.) wykonał w skali 1/8 wodnosamolot Keystone 01—9; rozp. skrzydeł 1 m. 70 cm.; waga 5 kg. Lotki, stery i t. p. uruchamiane z kabiny pilota.



Angielskie lotnictwo wprowadziło nowy typ samolotu myśliwskiego „Jockey" na wysokości 11.000 mtr. może utrzymywać szybkość 380 klm/godz.

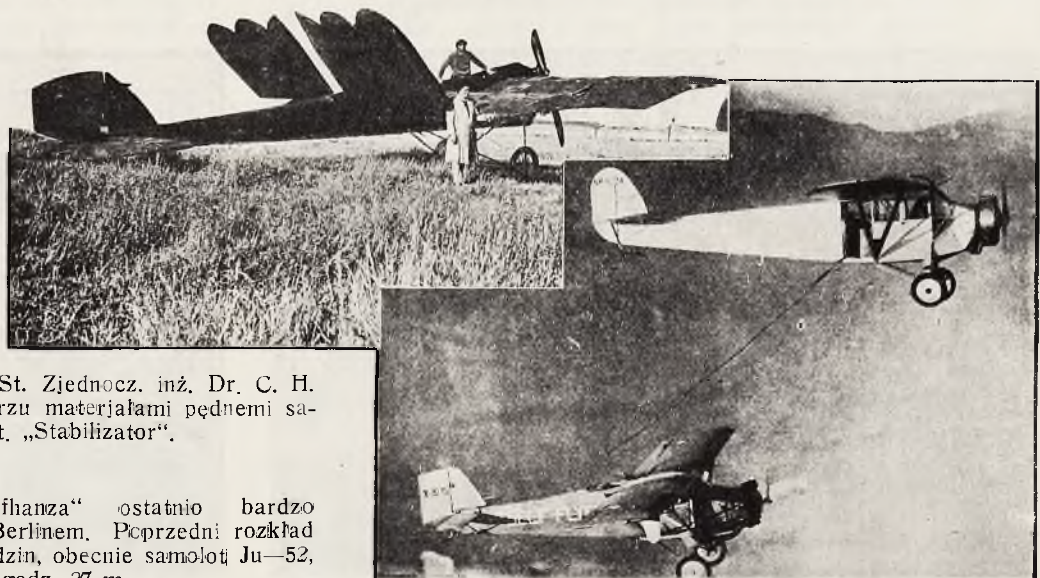


Pilot szybowcowy, amerykanin Ryszard C. Du Pont, ustanowił nowy światowy rekord długości lotu na szybowcu, przelatując 249.3 klm. (poprzedni rekord wynosił 240 klm. i należał do Niemiec).

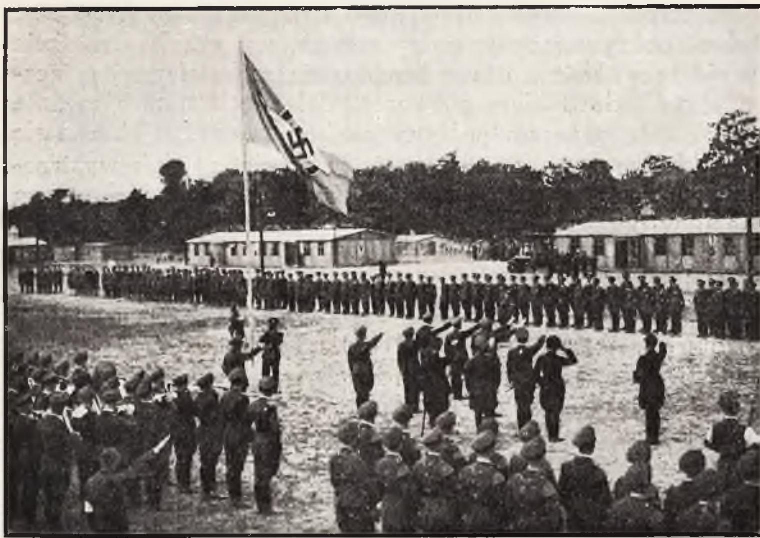
Pomiędzy całym szeregiem prototypów, duże zainteresowanie wzbudził samolot konstrukcji p. J. Sforaz'a „Truthahn". Samolot ten może lądować pod kątem 60° i wymaga bardzo małego lotniska.

Oryginalne doświadczenia przeprowadził w St. Ziednocz. inż. Dr. C. H. Vence. Polegało ono na zaopatrzeniu w powietrzu materjałami pędnemi samolotu, posiadającego zamiast pilota, robota, syst. „Stabilizator".

Tow. kom. powietrznej w Niemczech „Lufhanza" ostatnio bardzo skróciło czas podróży pomiędzy Londynem a Berlinem. Poprzedni rozkład przewidywał na przebycie tej trasy prawie 7 godzin, obecnie samolot Ju—52, mając 17 pasażerów, przebywa tą odległość w 3 godz. 27 m.



DEUTSCHLANDFLUG 1934



„LOTNICY — TO ELITA NARODU".

Goering.

Deutschlandflug 1934 roku — Lot okrężny dookoła Niemiec, odbył się w miesiącu czerwcu r. b. Zorganizował go Deutscher Luftsport Verband. Tegoroczny lot raczej przypominał zawody wojskowe, gdyż współzawodnictwo załóg poszczególnych samolotów zostało całkowicie wyeliminowane i zastąpione współzawodnictwem grup, składających się z kilku samolotów.

Deutschlandflug był tak zorganizowany, że każdy „sportowy pilot (lotnik)" niemiecki posiadał równe szanse wygrania nagrody, ustanowionej przez Ministra Lotnictwa, gen. Goeringa.

Zgłoszenia były przyjmowane tylko od grup, składających się z 3 — 7 samolotów, które były obowiązane lecieć w szyku. Start, przelatywanie nad punktem kontrolnym i lądowanie musiały się odbywać wspólnie, gdyż czas, wyznaczony regulaminem, przywidywał dla grupy z 3 samolotów 6 sekund i 18 sekund dla grup z 7 samol.

Obliczenia wyników było robione na podstawie obliczenia szybkości podróżnej, otrzymanej z szybkości maksymalnej i ilości samolotów w grupie. Im większa grupa samolotów, tem mniejszy procent był obrany, jako szybkość podróżna. Cała trasa jednego dnia na prawo i na lewo od przebywanej drogi, była oznaczona szeregiem znaków na ziemi. Meldunek obserwatora, oddany, albo zrzucony na najbliższym punkcie kontrolnym, powinien był zawierać dokładny opis zauważonych po drodze znaków. Dużo punktów można było stracić, lub uzyskać w ten sposób.

Myślą przewodnią regulaminu lotu było wzbudzenie ducha jaknajostrzejszego współzawodnictwa i wydobycie z lotników jaknajwiększych wysiłków.

Wszystko to wymagało wielkiej i kosztownej organizacji na ziemi, która zatrudniła około 6.000 osób.

Było 27 punktów lądowania, 20 punktów obowiązkowych zwrotnych i 60 punktów dla zrzucania meldunków.

Zawody rozpoczęły się dnia 21 czerwca o g. 3; do startu stanęło na lotnisku Tempelhof 107 samolotów. Spotkać można było prawie wszystkie typy nowoczesnych niemieckich samolotów turystycznych, dwupłatów, jednopłatów, a mianowicie B. F. W. M-27b (135 h.p. Argus 8), Fiesler F 5 R (80 h.p. Hirth HM60 R),







Focke-Wulf FW 44d (160 h.p. Siemens SH 14a), Gerner II (Adler) (80 h. p. Hirth HM 60 R), Heinkel He 72 D (160 h.p. Siemens SH 14a, Junkers Junior (140 h.p. Siemens SH 13a), cztery typy Klemm'ów (silnik Hirth lub Siemens) i Rhemland Schwalbe FR2 (160 h.p. Siemens SH 14a).

Zwyciężyła w zawodach grupa samolotów z Hannoveru, która w zeszłym roku otrzymała również pierwsze miejsce (samoloty Klemm 25d jednopłaty, z silnikiem Hirth HM 60 R, 80 HP). Druga była grupa z Esslingen w składzie 7 samolotów. Trzecia z G. Śląska — 5 samolotów. Wszystkie Klemm'y 25.

Startowało 107 samolotów, podzielonych na 23 grupy. Zakończyło lot 91 w 21 grupie.

9314.





Nie będzie to opowieść sensacyjna, ani tem bardziej erotyczna. Trudno. Życie potrafi czasem być takie. Rwie ono bujnym szlakiem, gdzie co krok napotkasz żywioł i przygodę, ale bije także potężnym nurtem zasłoniętym przed naszą uwagą martwotą serc. I dopiero po jakimś wstrząsie coś jakgdyby łuska opada z oczu; widzi się wtedy człowieka.

Huczy powietrze nad lotniskiem od krążących samolotów. Na starcie dyżurny ociera pot z czoła. Jak tu w takim rozgardjaszu zachować spokój i nerwy! Hangary prawie puste. Tu i tam krzątają się mechanicy. Przy jednym płatowcu, obdartym do żywego ze skóry, bez maski, okapotowania, śmigła, zmieniają silnik. Właśnie podstawiono trójnożny żóraw; brzęczą łańcuchy przenośni. Mechanicy upaprani oliwą, zlani potem, oblewającym im skronie i czoła, zakładają linki na stalowe czopy.

— Szefie, kiedy będzie gotowy?

Oderwał na chwilę swój wzrok od masy metalu, zaklejonego smarami konserwacyjnemi, nie przestając dłońmi dokręcać jakiejś śrubki.

— Jutro wieczorem pójdzie do próby, panie poruczniku.

Stojący przed nim pilot skrzywił się. — To znaczy, że jeszcze jutro cały dzień nie będę latał.

Szef rozłożył ręce. — Sam przy nim pracuję — rzekł z lekkiem zdenerwowaniem i jakby się zawstydził swego głosu. Odwrócił się ku silnikowi i ujął znowu za śrubę. — Będziemy pracować do nocy — dodał głosem zciszonym, podzielając przykrość pilota. — Zrobi się wszystko co można, panie poruczniku.

Pilot stał skonfundowany swem poprzedniem rozżaleniem. Milczał. Wypadałoby powiedzieć: — Nie, cóż znowu szefie! Nie kradnijcie sobie spoczynku. — A jednak bez tego maszyna nie byłaby gotowa. — Jak raz popracują dłużej, to nie zaszkodzi — błyska myśl usprawiedliwiająca. Pilot przerzuca z ręki do ręki haubę i gwizdnąwszy odchodzi.

Zbliżająca się pora obiadowa oczyszcza niebo z huku. Samoloty, jak duże gąsiennice pełzną do hangarów. Pędzi benzyna do zbiorników; zegar wskazuje sto, dwieście, trzysta litrów. Dość! Gdzieś klapnęła dętka. Gnają w to miejsce z nową gumą i sprężonem powietrzem. Pachnie rycyną, benzyną i ludzkim potem. Pył na skrzydłach i na twarzach ludzi. Czyścić. — Ej! Kto tam znowu stoi. Co gębę otwierasz, jakbyć chciał połknąć słońce! Bierz no się do pracy, wałkoniu.

Nareszcie wszystko w porządku. Dwie godziny przerwy. Można będzie zmyć na te dwie godziny z siebie wszystek kurz i brud. Potem obiad. Po nim można jeszcze położyć się na zieloną, soczystą trawę lotniska. Można rozrzucić wtedy ramiona na całą długość, odprężyć umęczone harówką plecy i gonić przez przymknięte powieki, uciekające obłoki na niebie.

— Panie szefie, czy można iść na obiad?

Spojrzał na stojących przed nim żołnierzy, potem na zegarek. — Jazda! — wyciągnął jakieś drobniaki. — A jeden z was, jak będzie wracał, kupi mi większą bułkę ze szynką.

Popatrzyli na niego ze współczuciem, zabrali się i odeszli. Został sam w starym, drewnianym hangarze, pełnym stłoczonych maszyn i urągliwego świegotania wróbli. Ostre żebra, pokrywające cylindry silnika, szczerzyły urągliwie swoje zęby. Leżała oto w bezwładzie, w kamiennej śpiączce przed człowiekiem potworem dziewięciornica z zakletą w niej siłą przeszło pół tysiąca koni. Kiedyś zbudzi się z piekielnym grzechotem, runie w powietrze, jak wystrzelony pocisk, przebije z wyciem zwały chmur i skona za niemi w oddalającym się huku. Może będzie służyć długo, a może wjedzie w ziemię, jak meteor, przekreślając swój i pilota bujny żywot.

Dziwne myśli ogarniają szefa, gdy tak patrzy na rozłożone przed nim metalowe bloki. Wszystko niby w takim silniku jest jasne, proste, a jednak wszystko tajemnicze. — Cóż ty draniu — przemawia szef w przestrzeń hangaru ponad silnikiem. — Zresz tak samo, jak ja, oddychasz tak samo, masz także regulator, jak moje serce, wydalasz tak samo. Rodzisz się, żyjesz i giniesz. Do djabła! To także, jak każdy człowiek.

Szef milknie, lecz raz rozbujane myśli prą dalej. — A niech kto spróbuje powiedzieć, że silnik nie ma duszy. Przecież on, starszy sierżant Pawłowski, zęby zjadł na silnikach, a nigdy w życiu nie widział jeszcze dwóch silników podobnych. Z wierzchu wszystkie jednakie, jak liście na drzewie, a spróbuj no tylko bracie rozgryźć co jest w środku; tu się okaże. Jeden szelma będzie kapryśny, inny dobroduszny, inny bestia złośliwy, inny uparty. Możesz zapracować się po łokcie, może cię cholera wziąć z rozpaczy, poprawisz usterki silnika, ale duszy mu nie zmienisz.

Jedna śruba, druga, trzecia. Wytrzeć z wazeliny... teraz podkładka Grawera... teraz przeciwnakrętka. Teraz sprawdzić. Dobrze. Następny cylinder. To już ostatni. Potem zajrzeć do magnet. Zbadać izolację i połączenia.

Przez dziury w hangarze zagląda tysiącem oczu słońce. W rozwarcia wejściowych żaluzyj wlewa się zieleń trawy i potok ciepła. Wróble, bezczelne stworzenia, najwyraźniej nawołują do lenistwa. — Tam słońce... i radość... i wiatr. Tu cierpisz... tu wstrętnie. — Któryś przeleciał tak nisko, że owionął pochylonego szefa. — Jeść, jeść! — zaświergotał i usiadł nonszalancko na niedalekiej żerdzi. — Won dziadu! — krzyknął na niego szef. Wróbel pokiwał ironicznie ogonem. — Idźmy jeść — upierał się przy swojem. Szef cisnął w niego starą szmatą. — Złam pysk!

Rozlegają się jakieś kroki. Zbliża się dowódca eskadry. — Dlaczego szef nie na obiedzie? — Panie kapitanie muszę skończyć do jutra z tym silnikiem. — Słuchający nie cieszy się zbytnio z tego. — Tyle razy powtarzałem szefowi...

Sierżant szef staje na baczność i w milczeniu wysłuchuje uwag dowódcy. Zna je prawie na pamięć; ze sto razy już chyba je słyszał. Wie doskonale, że kapitan nie życzy sobie, żeby on szef eskadry morusał się przy pracy, jak ostatni mechanik. Stanowisko szefa wcale tego nie wymaga. Szef powinien zorganizować pracę, narzucić tempo i chodzić po hangarze z założonemi rękami. Gdyby zechciał pracować przy wszystkich samolotach, musiałby się rozerwać na dziesięć części. — Kto obsługuje tę maszynę? — zapytuje wkońcu dowódca. — Michniewicz... dostał wczoraj trzy dni urlopu — mówi nabierający pewności siebie sierżant. — A samolot musi być na jutro gotowy — dodaje śpiesznie.

Dowódca daje za wygraną, ale jeszcze mruczy pod nosem. — Żeby to było ostatni raz. Pawłowski skończy mi się w ten sposób za dwa lata i zostanę bez szefa.

Pawłowski już puszcza mimo uszu utyskiwania dowódcy. Ho, ho! Nie znają jego. On nie da się tak łatwo skończyć. Chłop dziękować Bogu, jak atleta. Na wojnie nie takie rzeczy przeszedł i żyje. W Kościuszkowskiej eskadrze pod samym Faunt le Royem służył. Szeregow-

cem wtedy zwyczajnym był. Piloci przywozili z lotów ordery i dziury w skrzydłach. W dowód wyróżnienia pozwalano mu te dziury zaklejać; jako mechanik stawiał pierwsze kroki.

Czyni się rumor. Powracają z obiadu. Któryś przynosi upragnioną bułkę z szynką. Szef każe umieścić ją niedaleko na stopniu drabinki; teraz nie będzie miał czasu na jedzenie.

Wstaje i wyciera sobie dłonie. Idzie naprzeciwko wszystkim, którzy go szukają. Wie już doskonale, że za chwilę zasypią go tuzinami spraw większych i mniejszych, a nawet całkiem głupich. O, właśnie się zaczyna. — Panie szefie, w szóstce urwał się bowden. — Czemuś nie zalutował? — Bo pan plutonowy mówił, że się wymieni, a okazało się, że do wymiany nie ma nowego. — Panie szefie, położyłem tu po lotach klucz francuski i już go nie ma. — Panie szefie, gdzie mamy podziać te beczki z benzyną. — Hallo szefie! — wpada tubalny głos oficera technicznego. — Czy rozliczenie na benzynę przygotowane? — Wyciągnąć maszyny! — krzyczą spod kancelarji. — Panie szefie, proszę napisać zapotrzebowanie od parku na narzędzia.



Szef, szefowi, szefa, wycierają gębę szefem. Uwija się, wydaje polecenia, zaradza usterkom, podpisuje, wysyła, klnie na matolstwo niektórych, przynagla energicznym głosem innych, chodzi, biega po hangarze, dopada któregoś spełniającego niewłaściwie rozkaz i wygania go do podrzędniejszej pracy.

Nareszcie posklejał wszystko do kupy. Ważniejsze sprawy załatwione, rozkazy wydane; maszyna organizacji puszczona w ruch. Teraz możnaby coś przekąsić. Hamując natuarlną pożądliwość, zbliża się do schodków, gdzie leżała bułka. Ktoś w pośpiechu musiał potrącić schodki, gdyż nic na nich niema, zato w stojącej obok konwi z oliwą pławi się duża brunatna kula. Szef wyjmuje ją, wącha i wyrzuca przez dziurę w ścianie, nazewnątrz.

— Smacznego bracie! — mruczy zbiedzony sam do siebie.

Późnym wieczorem wychodzi ostatni z hangaru. Stare, rozpadające się żaluzje skrzypią przy zamykaniu, jak skrzypią puste kiszki sierżanta. On idzie i po drodze obmyśla plan na cały jutrzejszy dzień. Czy wystarczy, aby godzin na wszystko?

Dobre było lato. Było. Ociekało słońcem, przepełnione słońcem i zrzadka burzami, po których świat był jeszcze piękniejszy. Teraz beznadziejna szaruga włóczy się po polach. Wiatr dmie jękliwie i przegania fale deszczu.

W hangarze wszystko osowiałe, zaśniedziałe pleśnią bezczynności. Brak większego ruchu, szerszego oddechu płucom, jak mól żre ludzi. Chodzą ospali, przesuwając się lunatycznym krokiem pośród martwych maszyn. Wróble kokoszące się gdzieś u stropu hangaru, pomiędzy jego wiązaniami, zaprzestały swarliwych sejmów. Kulą się do siebie z ogonami smętnie opuszczonemi, jak i ich bracia samoloty rozstawione w dole.

I oto właśnie wtedy, gdy wszystkie maszyny stoją rozbabrane, a więcej niż połowa mechaników znajduje się na urlopie, nadchodzi rozkaz: „Należy natychmiast wydzielić z eskadry po jednym kluczu, celem wzięcia udziału w zawodach". Niespodziewany rozkaz był sprawdzianem. Pokażcie czegoście się nauczyli przez całe lato, pokażcie co umiecie.

Nie było ani chwili do stracenia. Wywalono stare żaluzje, gdyż napęczniały i nie chciały się otwierać. Dziesiątki ludzi zaczęło biegać pomiędzy parkiem, a hangarem. Maszyny niechętnie wypełzały na dwór, krztusiły się wilgotnem powietrzem i zaczynały dymić. Piloci spozierali na niebo i obliczali na oko pułap.

Rozpoczęto trening na śmiesznych wysokościach. Którać maszyna, podwiana wiatrem, podparła się skrzydłem przy lądowaniu i miała... dość treningu. W innej stało się to, czego się szef potrosze obawiał. Pilot zapomniał, że ma stary silnik, zużywający prędzej smary, i przegrzał go. Zabrakło maszyn. Na gwałt trzeba było remontować, doprowadzać do porządku stare klekoty, liczące prace na setki godzin. Doprowadzaj, jak niema kim!

Sierżant Pawłowski chodzi od maszyny do maszyny i skrobie się w głowę. Wszędzie braki, a części zapasowych nie ma. Poszła wprawdzie depesza w tej sprawie, lecz zawsze minie kilka dni, zanim części nadejdą. Bagatelka kilka dni! A tu kilka minut dużo znaczy.

— Panie kapitanie, niema innej rady — mówi Pawłowski — zaczniemy składać i z dwóch samolotów złożymy jeden. — Dowódca się nie zgadza. Istnieje wyraźny rozkaz, zabraniający dekompletowania maszyn. Szef ma minę, jakby mu się zbierało na płacz. Ósemka ma podwalony ogon, a zato pierwszoklaśne skrzydła. Trójka naodwrót. I jakże to! Przecież, żeby te maszyny były żywe, to same pożyczyłyby jedna drugiej ogon, albo coś innego.

— Twarde przepisy — mruczy szef, ale dodaje w myśli, że trafiła kosa na kamień. Ten kamień to on. Ludzie ustalili przepisy, ludzie mogą je i uchylić. Idzie przeto szef schylony, zmartwiony w jedno miejsce, w drugie, w dziesiąte. Tu się przymówi, tam poprosi, tam użyje dyplomacji. Rozkłada ręce, załamuje, prawi, opowiada po sto razy jedną i tę samą historję, wierci dziury w brzuchu, nakręca dowódcę, oficera technicznego, jest zawsze na miejscu, by stwierdzić to i owo, by odparować zagrażające mu niebezpieczeństwo. (d. n.)



KRONIKA L. O. P. P.

DAR TYTONIOWCÓW.

W dniu 3 lipca b. r., w lokalu Zarządu Głównego L. O. P. P., odbyła się uroczystość wręczenia Centralnemu Komitetowi Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury, sum, zebranych przez Komitet Popierania Lotnictwa Krajowego przy Polskim Monopolu Tytoniowym, na zakup samolotu „Challenge'owego „Dar Tytoniowców". Dotychczasowa akcja zbiórkowa K. P. L. K., dała w wyniku 35.000 zł.; dalsza akcja zbiórkowa w toku.

Na fotografii stoją w otoczeniu członków Zarz. Gł. LOPP.: Prezes Zarządu Głównego LOPP i Centralnego Komitetu Fundacji, Inż. Leon Berbecki, Gen Dyw., Dyrektor Polskiego Monopolu Tytoniowego i Przewodniczący K. P. L. K., Eugeniusz Łopuszański, Szef Działu Sprzedaży P. M. T, Przewodniczący 74 Koła LOPP., płk. Karol Kania.

Do Komitetu weszli przedstawiciele pracowników umysłowych i robotników Polsk. Mon. Tytoniow., plantatorów tytoniu, oraz hurtowych i detalicznych sprzedawców wyrobów tytoniowych.

MEDAL PAMIĄTKOWY DLA BRACI ADAMOWICZÓW.

Dla uczczenia wspaniałego przelotu Braci Adamowiczów przez Atlantyk Północny, Zarząd Główny LOPP postanowił wręczyć im medal pamiątkowy. Wykonanie medalu powierzono znanej artystce-rzeźbiarce, p. Oldze Niewskiej.

NAGRODA ZARZĄDU GŁÓWNEGO LOPP. NA IGRZYSKA SPORTOWE POLAKÓW Z ZAGRANICY.

Zarząd Główny LOPP. ufundował nagrodę dla jednego ze zwycięzców w zawodach sportowych Polaków z zagranicy, w postaci cennego zegara i maski przeciwgazowej. Pozatem przeznaczył dla uczestników igrzysk szereg wydawnictw.



Wojewoda Poznański, Prezes Poznańskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP, hr. Roger Raczyński, został odznaczony Złotą Odznaką Honorową LOPP. Dekoracji dokonał Dyrektor Biura Wojskowego Min. Spraw. Wewn., mjr. Antoni Wyszyński.

OFIARNOŚĆ PRAC. PAŃSTW.

Czyn braci Adamowiczów wzruszył do głębi wszystkie warstwy społeczeństwa polskiego, które z radością pośpieszyły z pomocą przy zbieraniu funduszów na zakup zwycięskiej „City of Warsaw".

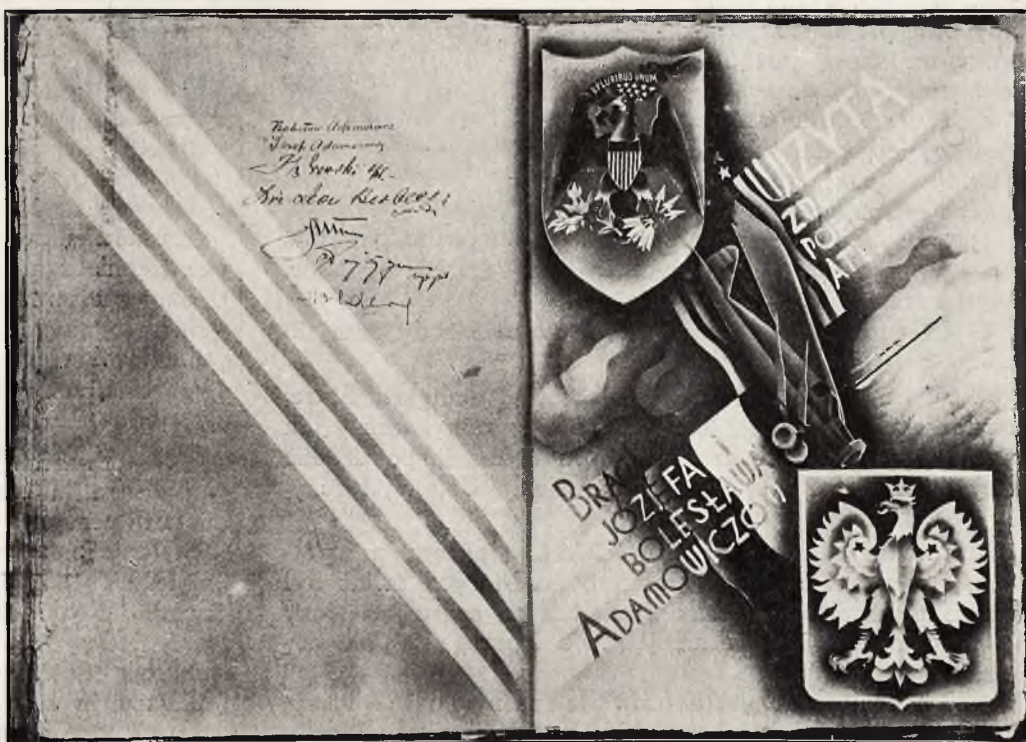
Jako przykład, przytaczamy list, który P. Prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. otrzymał od funkcjonariuszy Straży Więziennej w Gnieźnie list treści następującej:

„Funkcjonariusze Straży Więziennej więzienia w Gnieźnie, stanęli do apelu na zakup samolotu Adamowiczów i skromną składkę 25 złotych przekazaną została do P. K. O. na konto czekowe Nr. 28999 i tą drogą wzywają na pojedynek funkcjonarjuszów Straży Więziennej więzienia w Łomży i we Wrześni".

PLAN OBLOTU POLSKI PRZEZ BRACI ADAMOWICZÓW.

Gdynia — przylot dn. 19.VII, godz. 11.30; odlot dn. 23.VII, godz. 10.
Grudziądz — przylot dn. 23.VII godz. 11.30; odlot dn. 24.VII, godz. 9.
Płock — przylot dn. 24.VII godz. 10; odlot dn. 25.VII, godz. 14.
Wilno — przylot dn. 25.VII, godz. 17.30; odlot dn. 27.VII, godz. 10.
Lublin — przylot dn. 27.VII, godz. 13.30; odlot dn. 28.VII, godz. 13.
Lwów — przylot dn. 28.VII, godz. 14.30; odlot dn. 30.VII, godz. 11.
Kraków—przylot dn. 30.VII, godz. 13.30; odlot dn. 2.VIII, godz. 15.30.
Katowice — przylot dn. 2.VIII, godz. 16; odlot dn. 4.VIII, godz. 9.30.
Częstochowa — przylot dn. 4.VIII, godz. 10; odlot dn. 4.VIII, godz. 17.30.
Warszawa—przylot dn. 4.VIII, godz. 19.

Józef i Bolesław Adamowicze podczas swej bytności w Zarządzie Głównym L. O. P. P. złożyli podpisy w Księdze Pamiątkowej L. O. P. P.



SENSACJA ZA WSZELKĄ CENĘ

Zbliża się sezon ogórkowy, sezon urlopów — czas wypoczynku. Okres ten ubogi zazwyczaj w ciekawą działalność polityczną, społeczną i gospodarczą jest oddawna postrachem dla dziennikarzy, szukających dla swych czytelników strawy duchowej w sensacyjnych, aczkolwiek niezawsze sprawdzonych, wiadomościach politycznych i kryminalnych. Bo rzeczywiście, jak na złość, ferje letnie, a z niemi urlopy mężów stanu, polityków i kierowników życia gospodarczego zbiegają się tak niefortunnie, że aż strach pomyśleć! Skąd tu wziąć tłuste nagłówki nad wiadomościami politycznemi, kiedy niema ani jednej konferencji i nikt nikomu nie grozi, ani nawet doraźnie nie zagraża pokojowi świata.

Trudno skoro niema świeżego materjału trzeba sięgnąć do lamusa i odświeżyć stare, niezawodne kawały. W tym to czasie można często zauważyć na szpaltach prasy wiadomości o pojawieniu się przedpotopowych zwierząt, odkryciach nieznanych lądów i narodów, niekiedy zdarzają się bardzo ciekawe reportaże archeologiczne, a nawet można się dowiedzieć o odnalezieniu szczątków zamierzchłej Atlantydy. Wyprawy nurków w głębiny morza dają sposobność do obszernych opisów flory i fauny głębin oceanu i nasuwają ciekawe refleksje na temat zatopionych skarbów i niewyzyskanych możliwości. Wszystko to już w różnych odmianach pisano sto lat temu ale wiadomo, że nie w tem rzecz, co, ale, jak się opowiada. I dlatego wdzięczni czytelnicy są przerażeni opisem węża morskiego i zdumieni wysoką kulturą z przed X-tysięcy lat, odnalezioną np. na Saharze.

Wszystko byłoby w porządku — gdyby nie ambicja! Ambicja nakazuje uzupełnić stary repertuar ogórkowy aktualjami i to niebylejakiemi: lotnictwo, uzbrojenie, gazy bojowe, przyszła wojna lotniczo-gazowa. Czytelnik musi wiedzieć, że jego pismo dba o niego, że nie pozwala mu żyć w nieświadomości jaki straszny los czeka jego, jego rodzinę, jego miasto i t. d. na wypadek wojny. Wdzięczny czytelnik czyta i — drętwieje posłusznie ze zgrozy. Ale to już nie jest w porządku...

Tego rodzaju groźny artykuł ukazał się pomimo, że nie jesteśmy jeszcze w t. zw. sezonie ogórkowym, 4-go czerwca w jednem z poczytnych pism warszawskich. W krótkich, bo kilkudniowych odstępach został on, prawie dosłownie, przedrukowany przez 2 inne pisma stołeczne i przez szereg dzienników na prowincji. Tematem artykułu jest „streszczenie" książki włoskiego pułkownika Rocco Moretta p. t. „Jaka będzie wojna jutra". Słowo streszczenie podajemy w cudzysłowie ponieważ, nie możemy przypuszczać, żeby autor jako wyższy oficer armji włoskiej mógł umieścić w swej pracy tyle błędów i niedorzeczności ile zawiera owe tak zwane „streszczenie".

Podajemy kilka przykładów, otóż: „w przyszłej wojnie wymordowana zostanie ludność wszystkich wielkich miast, nawet na terytorjach najrozleglejszych", ale to widocznie nie wystarcza bo „ofiarą ataku gazowego w kilku godzinach padną miljony ludzi". I to jest jednak jeszcze niewystarczające, ponieważ czytamy dalej: „iż chemja zna gazy, które są w stanie uśpić cały naród na 24 godziny".

Ile cytatów — tyle nieprawdy i nonsensów.

Ani jedno z powyższych twierdzeń nie odpowiada nawet w przybliżeniu prawdopodobnym skutkom zastosowania gazów bojowych przeciw ludności cywilnej na obszarach pozafrontowych. Przedewszystkiem nietylko lotnictwo jednej armji, ale nawet wszystkich państw europejskich razem, nie jest w stanie przewieźć takich ilości chemicznych środków bojowych, które byłyby w stanie wytruć tysiące, nie mówiąc już zupełnie o miljonach ludzi.

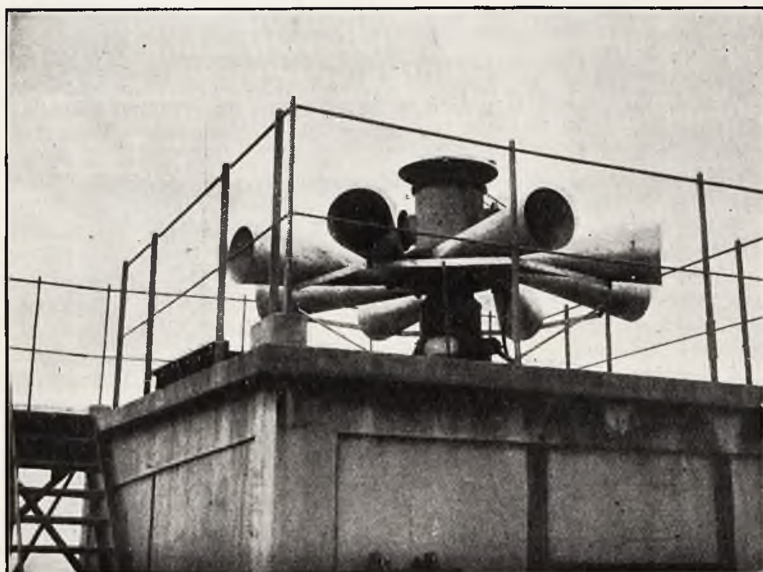
Działanie gazów bojowych jest ściśle związane z warunkami atmosferycznemi, klimatycznemi i właściwościami terenu. Skuteczność większości gazów zależy od pomyślnego kierunku wiatru i od nieobecności opadów atmosferycznych. Gazy są z nielicznemi wyjątkami nadzwyczaj lotne. Ich stężenie zabójcze, o ile uda się ono wytworzyć zapomocą bomb lotniczych, będzie bardzo krótkotrwałe. Dla skutecznego działania gazów należałoby skoncentrować na niewielkich odcinkach wielką ilość wybuchów bomb — a to będzie bardzo utrudnione chociażby tylko ze względu na działanie środków obrony czynnej, jak artylerja przeciwlotnicza, karabiny maszynowe przeciwlotnicze i własne lotnictwo myśliwskie. Jeżeli uwzględnimy jeszcze szereg innych momentów, jak celność bombardowania, nośność samolotów i wysokość lotu podczas bombardowania, które wpływają niekorzystnie na jego wyniki i dodamy działanie samoobrony ludności i organizację obrony przeciwlotniczo-gazowej biernej — wówczas redukuje się niebezpieczeństwo zagazowania do bardzo małych obszarów przez krótki okres czasu.

Doświadczenia z wojny światowej mówią o zastosowaniu gazów bojowych tylko na froncie i to w postaci pocisków artyleryjskich, granatów ręcznych i ataków falowych. Lotniczych bomb gazowych nie stosowano zupełnie. Dzisiaj wobec olbrzymiego rozwoju lotnictwa, wszystkie państwa starają się zabezpieczyć swych obywateli przed ewentualnemi atakami lotniczo-gazowemi, — nikt jednak nie stawia niebezpieczeństwa zatrucia w sposób beznadziejny. Dlaczego?

Dlatego, że posiadamy skuteczny środek obrony w maskach przeciwgazowych i schronach przeciwlotniczo-gazowych. Ponieważ możemy zlikwidować skutki napadów gazowych przy pomocy drużyn odkażających, ponieważ nie istnieją chemiczne środki bojowe, przeciwko którym nie posiadalibyśmy skutecznych środków obronnych.

Wracając do artykułu znajdujemy w nim opis nocnego napadu na miasto: „Gdy całe miasto pogrążone będzie w głębokim śnie, nagle... zaczynają spadać olbrzymie bomby... ważące 600, 1000, a nawet 10.000 kilogramów...", ale są jeszcze gorsze niebezpieczeństwa „są to bomby z gazami zapalnemi". Nie znamy wprawdzie takich gazów, ale otrzymujemy natychmiast objaśnienie „każda z bomb zawiera ładunek termitu". Po tem fachowem wytłumaczeniu następuje ocena niebezpieczeństwa: „przed temi bombami niema innego ratunku, jak tylko ucieczka do kryjówek podziemnych, piwnic i t. p."

Ponieważ zarówno bomby o wadze 10.000 kg, jak i gazy zapalające są osobistym wojskowo-technicznym dorobkiem autora, więc nie możemy na ten temat polemizować. Stwierdzamy tylko, że tego rodzaju pociski są do tej pory absolutnie nieznane. Co zaś tyczy się bomb termitowych to zagrażają one wprawdzie niebezpieczeństwem pożaru, ale znamy jednocześnie skuteczne środki przeciwdziałania





Wielka syrena alarmowa opl., zmontowana na jednym z dachów Paryża. Do uruchomienia syreny zastosowano silnik elektryczny.

i zabezpieczenia, tak, że proponowana ucieczka do piwnic będzie w tym wypadku nietylko zbędna, ale nawet szkodliwa. Bomby o wadze do 1.800 kg istnieją rzeczywiście. Są to bomby burzace, które ze względu na wysoką wagę mogą być zabierane przez samoloty bombardujące po 1 sztuce. Ponieważ ryzyko rzucenia i trafienia jest wielkie — stosowanie tego rodzaju pocisków ograniczy się do specjalnych wypadków. Pozatem autor nie wie, że przed tego rodzaju „nagłem" „we śnie" zaskoczeniem przez samoloty nieprzyjacielskie obrona zabezpiecza się siecią posterunków obserwacyjno - meldunkowych, których zadaniem jest uprzedzenie o zbliżającym się nalocie.

O działaniu chemicznych środków bojowych posiada autor bardzo słabe wiadomości, skoro uważa, że „przy pomocy gazów łzawiących można pozbawić przeciwnika wzroku, i opisuje iperyt jako „powolny w skutkach — powoduje zawsze śmierć".

Jedno i drugie jest nieprawdą.

Gazy łzawiące powodują silne łzawienie i oślepiają w ten sposób na czas przebywania w ich atmosferze. Następstwem działania może być zapalenie spojówek. Co do śmiertelności oparzeń iperytowych podczas wojny światowej to nie przekroczyła ona, jak wykazuje statystyka, 1% liczby zaiperytowanych.

Jak widzimy z przytoczonych przykładów artykuł roi się od błędów i nieścisłości fachowych — a nawet wręcz nonsensów. Nie przeszkadza to jednak autorowi, czy też tłumaczowi podzielić się z czynnikami oceną niebezpieczeństwa lotniczo-gazowego i skuteczności środków obrony. Pisze on: „może ludność bedzie miała maski gazowe, ale te środki okażą się niewystarczające dla ochrony przed nowemi gazami, które przenikać będą nietylko przez odzież, ale i przez samą maskę". W innem miejscu: „zdaniem fachowców wojskowych i chemików, dziś niema jeszcze środków, któreby mogły zapobiec atakom chemicznym".

Na szczęście fachowcy o tego rodzaju przekonaniach należą do wyjątków. Olbrzymia ich większość nietylko jest przekonana, że maska przeciwgazowa i ubrania ochronne w zupełności zabezpieczają przed niebezpieczeństwem zatrucia, ale uważa, że urządzenie dostatecznej ilości schronów i pomieszczeń uszczelnionych dla ludności cywilnej uczyni zbędnem zaopatrzenie całej ludności w sprzęt przeciwgazowy.

Przygotowaniem skutecznej obrony przeciwlotniczo-gazowej zajmują się na całym świecie specjalne urzędy i organizacje społeczne. Jako najważniejszy środek przeciwdziałania stosuje się uświadomienie i przeszkolenie jaknajszerszych warstw społeczeństwa dając im jednocześnie możność zaopatrzenia się w najkonieczniejsze i najtańsze środki obrony. Najstarsza organizacją tego rodzaju jest L. O. P. P. (Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej), która umożliwia każdemu członkowi nabycie koniecznych wiadomości i zaopatrzenie w sprzęt obrony.

Niebezpieczeństwo użycia nowych, nieznanych w swem działaniu gazów jest minimalne.

Bo jakiż jest stopień prawdopodobieństwa wynalezienia gazu, którýby przechodził przez wszystkie znane maski i pochłaniacze? Żaden, albo ściśle biorąc, niewielki. Wszystkie funkcje organizmu ludzkiego są nam dokładnie znane, jak również znane są wszelkie możliwości wywoływania zaburzeń fizjologicznych drogą chemiczna. Podczas wojny światowej wypróbowano działanie i skuteczność setek odmian najróżniejszych połączeń chemicznych; lecz tylko bardzo skromna ich ilość nadała się do użytku bojowego i znalazła zastosowanie na polu walki.

Wybór ogranicza nietylko sam ludzki organizm, a sprawiają to przedewszystkiem warunki fizyczne, w których gaz może zostać zastosowany. A więc temperatura, lotność, odporność na rozkład, wpływ atmosfery, wiatru, deszczu i t. p. Następnie pamiętamy z okresu wojny światowej, że każde ulepszenie bojowych środków chemicznych pociągało automatycznie ulepszenie środków obrony, które w bardzo krótkim czasie wyrównały efekt działania. Tylko moment zaskoczenia jest groźny. Należy sobie jasno uświadomić, że niema takiego chemicznego środka, który użyty do napadu nie znalazłby wkrótce skutecznego, paraliżującego jego działania środka obrony.

W tem miejscu warto przypomnieć historję luizytu, który wynaleziony pod koniec wojny, po wojnie został szeroko rozreklamowany jako „rosa śmierci", która bezapelacyjnie niszczy, truje i gubi całe miasta i t. d. I co się okazało? Że ta „rosa śmierci", zbadana i zaszeregowana do grupy gazów parzących, znajduje się dzisiaj w każdym podręczniku chemji gazów bojowych i obrony przeciwgazowej wraz z dokładnym wyliczeniem skutecznych środków obrony oraz leczenia ewentualnych oparzeń.

Znacznie szkodliwsze, niż nowe gazy bojowe, są pogłoski o nich i tych pogłosek działanie. One bowiem są w stanie wywołać panikę, w której nawet stare wypróbowane środki obrony przeciw znanym środkom napadu mogą zawieść, a to jedynie dzięki rozluźnieniu dyscypliny i braku zaufania społeczeństwa.

Nie możemy niestety zająć się omówieniem wszystkich błędów i absurdów fachowych, zawartych w „streszczeniu" książki autora włoskiego. Ramy artykułu zmuszają nas do wytknięcia tylko najbardziej rażących niedorzeczności, które w dostatecznej mierze klasyfikują artykuł jako wybitny objaw niekompetencji dziennikarskiej, wielce szkodliwy w swych skutkach.

O ile bowiem sensacje prasowe z różnych dziedzin nauki, a nawet polityki są wprawdzie bałamutne i wyrabiają często niedokładne i przesadne wyobrażenie u czytelników — nie stanowią one jednak doraźnego niebezpieczeństwa dla państwa i społeczeństwa. Przysłowiowy wąż morski jest niewinnym tworem wyobraźni, jak długo obraca się on w sferze egzotyki dalekich krajobrazów. Niebezpiecznym staje się on wówczas, kiedy zaczyna żerować na wiadomościach, związanych z bezpieczeństwem i obroną państwa.

Szerzenie fałszywych i przesadzonych wiadomości z tego zakresu, jak to czyni omawiany przez nas artykuł jest w stanie wywołać zamieszanie i popłoch wśród ludności. Straszy się ją nową i niezawodną bronią, przed którą rzekomo niema ratunku, wobec której zawodzą wszelkie istniejące środki obrony, albo też opisuje się rozmiary zbrojeń w takich barwach, że przeciętny obywatel mimowoli zadaje sobie pytanie, czy też może istnieć skuteczna obrona przed tak potężnym wrogiem?

Są to stare i wypróbowane metody wrogiej propagandy, która zmierza do wywołania nastrojów grozy i obawy przed wojną, a przedewszystkiem podkopuje wiarę we własne siły, własne środki obrony i własne państwo. O ile walka z tą propagandą podczas wojny jest ułatwiona różnemi zarządzeniami, jak cenzura, stan wyjątkowy i t. p., o tyle istnieje w czasie pokoju właściwie tylko jeden skuteczny środek przeciwdziałania. Jest nim oświetlenie stanu rzeczy i otworzenie oczu własnemu społeczeństwu, aby mogło skutecznie osądzić te sensacje, jako to czem one są w istocie — a mianowicie jako podstępne zatruwanie jego opinji i wyobraźni. Zadaniem prasy w tym wypadku nie powinno być straszenie obywateli, a przypominanie im konieczności przygotowania należytej obrony i popierania wysiłków organizacyj, które pod tę obronę kładą odpowiednie fundamenty.

Dr. Z. Meliński.

LISTA OFIAR NA ZAKUP SAMOLOTU BRACI ADAMOWICZÓW

LISTA I

ofiar, nadesłanych do Komitetu Zakupu Samolotu Braci Adamowiczów:

Inż. Kazimierz Szymański, Warszawa, zł. 10, Amelja Grotowska, Warszawa, zł. 20, Antoni Malinowski, Mińsk Mazowiecki, zł. 3, Stefan i Marja Rutkowscy, Lublin, zł. 1, Antoni Januszkiewicz, Warszawa, zł. 5, Urzędn. Wydz. Zagr. B-ku Polsk., Warszawa, zł. 46, Edmund Oskólski, Grodzisk Mazow., zł. 2, Teodor Dezór, Włodzimierz, zł. 1, Karol Cichocki, Łęczyca, zł. 1, Kazimierz Frasunkiewicz, Warszawa, zł. 10 Marta Piotrowska, Mińsk-Mazow., zł. 1, W. H. Dąbrowski, Warszawa, zł. 2, Pracownicy firmy Załuski i S-ka, Borysław, zł. 15, Dr. Henryk Lang, Kraków, zł. 2, „Asko", Warszawa, zł. 100, Więzienie, Gniezno, zł. 25, Stanisław Chyliński, Warszawa, zł. 1, Marja Hlamaczek, Lubartów, zł. 1, Z. Kędzierski, Piotrków Kujawski, zł. 1, Dr. Antoni Górnicki, Lubartów, zł. 5, Henryk Wąsikiewicz, Warszawa, zł. 3, Leon Morski, Szastarka, zł. 0.30 Urzędnicy Wydz. Zagr. Min. P. i H., zł. 57.10, Alicja Chudzyńska, Warszawa, zł. 1.50. Mjr. Dr. Tadeusz Mildner, Pińsk, zł. 5, Dr. Z. Tokarski, Żyrardów, zł. 5 Kazimierz Litarowicz, Tczew, zł. 5, Płk. M. Bardel, Zakopane, zł. 10, Wł. Szmucowicz, Rudnik, zł. 2, Kpt. Józef Dybaś, Warszawa, zł. 5, Urzędnicy Fabr. Zjedn. Superfosf., Warszawa, zł. 12.50, Giedroyć, Warszawa, zł. 1, St. Bukowiecki, Warszawa, zł. 10, Antoni Sietczyński, Boćki, zł. 1, Konstanty Pieszkański, Nowoświęciany, zł. 2, Dr. Z. Beeli, Toruń, zł. 20, Dr. Kaz. Wilusz, Rzeszów, zł. 5, Urzędnicy Banque Franco-Pol., Warszawa, zł. 11, Janina Wankowiczowa, Warszawa, zł. 5 Zdzisław Głoszkowski (pożegnanie p. Krajewskiego), Sierpc, zł. 41.50, Inż. Roman Januszewski, Warszawa, zł. 10, Jan Bielski, Trzeszczany, zł. 10, Chor. Leist Wilhelm, Modlin, zł. 5, W. i W. Głowaccy, Warszawa, zł. 3, Zygmunt Siennicki, Warszawa, zł. 5, Mieczysław Wieczorkiewicz, Warszawa, zł. 5, Komp. Rezerw. 7 Dyon Żandarm., Poznań, zł. 10.85, T-wa Straży Pożarn. Ochotn., Mała Wieś, zł. 20, Pracown. Zw. Zaw. Cukrowni, Warszawa, zł. 88, Gazeta Morska, Gdynia, zł. 4, Głowińsko, Warszawa, zł. 1, Ina Juchinowicz, Komorów, zł. 1, M. Vacqueret, Warszawa, zł. 1 Stanisław Chybiński, Warszawa, zł. 2.19, Kpt. Bronisław Sałustowicz, Dubno, zł. 1, Dr. Stefan Bartoszewicz, Warszawa, zł. 2, Pracown. Dyr. Fund. Bezr. Warsz., Warszawa, zł. 38.93, Józef Bornstein, Łódź, zł. 10, A. Pitowicz, Brwinów, zł. 10, Krzysztof Breymayer, Warszawa, zł. 5, Zrzesz. Prac. Mon. Tytun., Toruń, zł. 11.50, Z. i M. Obrębscy, Warszawa, zł. 5, Główna Kasa Miejska, Kraków, zł. 100, Mazow. S-ka Wydawn. (Adm. Nowiny Codzienn., Wiecz. Warsz. i A B C), Warszawa, zł. 641.25, Zarząd Dóbr S. M. Zamoyskich, Trzebień, zł. 120.

KOMUNIKAT L. O. P. P.

Zarząd Główny L. O. P. P. komunikuje, że na jesieni 1934 r. będzie uruchomiony 2-miesięczny Kurs Inspektorski O. P. L. G.

Warunki wymagane od kandydatów są następujące:

1. Wiek w granicach 25 — 37 lat.
2. Stopień oficera lub podchorążego rezerwy polskich sił zbrojnych.
3. Ukończona conajmniej szkoła średnia (świadectwo dojrzałości).
4. Opinja z ostatniego miejsca pracy.
5. Referencje conajmniej dwóch osób.
6. Władanie językiem polskim bez zarzutu.
7. Dobra dykcja (wymowa).
8. Stan zdrowia bez zarzutu.
9. Świadectwo moralności.
10. Świadectwo niekaralności.

Własnoręcznie napisane podanie wraz ze szczegółowym życiorysem i odpowiedniemi dokumentami (mogą być uwierzytelnione odpisy), stwierdzającemi, że kandydat odpowiada warunkom wg. punktów 1—10, oraz z jedną fotografją całej postaci (format pocztówki), należy przesyłać do Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Wierzbowa Nr. 9, w terminie do dnia 20.VIII 1934 r.

Podania, które wpłyną po ustalonym wyżej terminie lub nieodpowiadające wyżej wym. warunkom, nie będą rozpatrywane, ani też zwracane.

Kandydaci, którzy zostaną przyjęci na kurs, otrzymają odpowiednie zawiadomienia.

Pierwszeństwo do przyjęcia na ten kurs mają te osoby, które ukończyły kurs o. p. l. g. I kat. w Warszawie w grudniu 1932 r. lub później, oraz absolwenci kursów inspektorskich o. p. g. względnie o. p. l.

Wpisowe za przesłuchanie kursu wynosi 50 (pięćdziesiąt) zł. Osoby przyjęte na kurs powinny wpłacać wpisowe do Zarządu Głównego L. O. P. P. na konto P. K. O. Nr. 8500, zaznaczając na odwrocie blankietu cel wpłaty. Wpisowe powinno być wpłacone najpóźniej na tydzień przed rozpoczęciem kursu. Osoby, które wpisowego w terminie nie wniosą, na kurs przyjęte nie będą.

Wrazie zwolnienia z kursu lub nieukończenia z winy słuchacza, wpisowe nie ulega zwrotowi.

Koszty zakwaterowania, wyżywienia i przejazdów ponoszą sami słuchacze, natomiast wszystkie inne koszty pokryje Zarząd Główny L. O. P. P.

Osoby, które na kurs nie zostaną przyjęte z braku miejsc, będą miały pierwszeństwo do przyjęcia na kurs następny.

ULGI DLA CZŁONKÓW LOPP. PRZY NABYWANIU KARNETÓW NA „ŚWIĘTO WARSZAWY"

W dniach od 4 do 17 sierpnia b. r. włącznie, Towarzystwo Festivali Artystycznych w Polsce organizuje „Święto Warszawy", w którego ramach odbędzie się szereg ciekawych imprez i uroczystości. Pragnąc ułatwić wszystkim Członkom L. O. P. P. wzięcie udziału w „Święcie Warszawy", Zarząd Główny L. O. P. P. uzyskał od Towarzystwa Festivali Artystycznych poważną zniżkę przy nabywaniu karnetów uczestnictwa, przysługującą tylko członkom LOPP. Karnety uczestnictwa uprawniają do ulgowego przejazdu koleją w obie strony (zniżka 60 — 70 proc.), oraz do udziału w imprezach bezpłatnie lub po cenie znacznie zniżonej.

Sprzedażą karnetów uczestnictwa zajmą się wszystkie placówki LOPP., które też udzielać będą wszelkich informacyj. Bliższe szczegóły ogłosimy w następnym numerze.

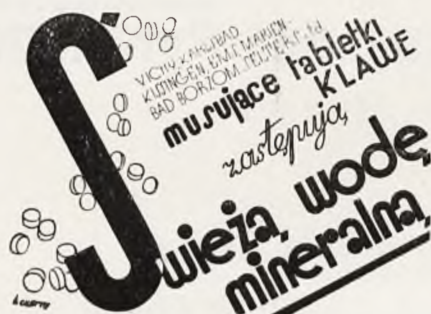
WARSZAWSKA FABRYKA
WYROBÓW OŁOWIANYCH I CYNOWYCH
W. KEMNITZ

Warszawa, IV, Terespolska 24, tel.: 10-24-24 i 10-01-24

Rury i blacha ołowiana, drut z ołowiu, cyny i kompozycji, plomby ołowiane, mufy do łączenia kabli, syfony ołowiane, folja z ołowiu oraz czystej cyny (stanjol), staniol dla celów radjotechnicznych (kondensatorów stałych). Cyna do lutowania zwyczajna oraz w rurkach napełni nych kalafonją lub pastą. Pasta do lutowania (rapidan), wełna ołowiana. Wszelkie paski z ołowiu, cyny lub kompozycji. Ołów do witraży. Zbiorniki i wężownice ołowiane i t. p.

Blacha aluminjowa w arkuszach, taśmach i krążkach.

PROSPEKTY I OFERTY NA ŻĄDANIE



Z POLSKIEJ WYTWÓRCZOŚCI KORKÓW

Szerokie i różnorodne zapotrzebowanie artykułów korkowych jest w zupełnie dostatecznej ilości i wyborowej jakości zaspokajane przez przemysł polski

Fabryka korków Braci Erazma i Hipolita BALICKICH w Warszawie,

mieszczącą się przy **ul. Dobrej 27,** założona w roku 1925, rozpoczęła swoją działalność od produkowania korków wszystkich rozmiarów i gotunków na poważną skalę. Fabryka wyrabia równi ż pasy i koła ratunkowe, oraz płyty kąpielowe. Pozatem firma wprowadziła kilka zupełnie nowych artykułów własnego pomysłu, zatwierdzonych przez Polski Państwowy Urząd Patentowy z których największe zastosowanie na rynku mają **wkładki korkowe do płaskich stóp,** dotychczas nie produkowane z korka nie tylko w kraju, lecz nawet i zagranicą.

Prócz tego fabryka produkuje **główki syfonowe z cyny i kompletne części syfonowe** do wód mineralnych, które na rynku cieszą się dużym uznaniem, dzięki swej wysokiej jakości i trwałości. To też duże zasługi na polu wytwórczości polskiej ponieśli B-cia Baliccy przez wyrugowanie z rynku naszego towarów zagranicznych, a w odniesieniu do ilości produkowanych wyrobów, fabryka może pokryć dużą ilość ogólnego zapotrzebowania krajowego. Fabryka zatrudnia około 120 pracowników w ciągu całego roku, przyczem lojalność ich do zarządu i naodwrót, jest godną naśladowania

PIERWSZA WYTWÓRNIA PAROWA
OPŁATKÓW APTECZNYCH i CUKIERNICZYCH
KRUŻYŃSKI, OSTROWSKI i S-ka
Spółka Firmowa
Warszawa ul. Płocka Nr. 45. Telefon 5.15 33

ODPARZENIOM SKÓRY
ZAPOBIEGA SKUTECZNIE
GALMANIN Karpińskiego
Chem. Farm. Zakłady Przemysłowe
FR. KARPIŃSKI, Sp. Akc.
Warszawa, Wolność 7/9. Telefon 11-91-00

Scott & Bowne

SP. AKC.

Jedyna w Kraju Polska Fabryka
Bizmutów i Fenacetyny

WARSZAWA
OKOPOWA 21 Tel. 233-93, 221-48

BOLESŁAW
KROGULECKI

FABRYKA CHEMICZNO-FARMACEUTYCZNA

Warszawa, Ogrodowa 59a
(dom własny)
Telef.: 620-21, 645 08 i 640-01.

FABRYKA
KAPSUŁEK
OPŁATKOWYCH
FELIKSA SOLECKIEGO
WARSZAWA, ul. TARCZYNSKA 4
TELEFON 259-39.

Towarzystwo Metalurgiczne **B-cia CZERNIAK i Sp.**
Warszawa, Graniczna Nr. 6.
Telefony 262-55, 223-66, 525-02.
Oddziały: WILNO, RÓWNE i KOWEL
Blacha ocynkowana, cynkowa, biała cyn., żelazna czarna, wiadra ocyn., gwoździe i druty

Polski Przemysł Korkowy SPÓŁKA AKCYJNA
WARSZAWA, Solec 59 — Telefon 9-32-09
Korki
Wyroby korkowe

Sprzedaż owoców południowych
w WARSZAWIE
Gustaw ORFINGER, plac Żelaznej Bramy 6
L. PALEWSKI, ul. Przechodnia 4
S. ADAMSKI i S-ka sp. z o.o. ul. Ptasia 3

Do P. T. PRENUMERATORÓW

Dla uniknięcia pomyłek w adresowaniu, Administracja uprasza wszystkich P. T. nowozgłaszających się prenumeratorów o wypełnienie odcinka blankietu P. K. O. „dowód wpłaty“ DRUKOWANEMI LITERAMI zaś wszystkich P. T. Prenumeratorów, będących już w naszej ewidencji **o podanie** na tym odcinku blankietu **numeru ewidencyjnego** umieszczonego przy adresie na opasce otrzymanego dwutygodnika.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. **Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka. Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



Mjr. Skarzyński i bracia Adamowicze